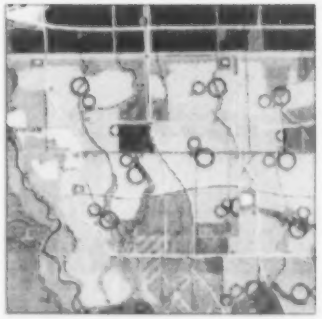
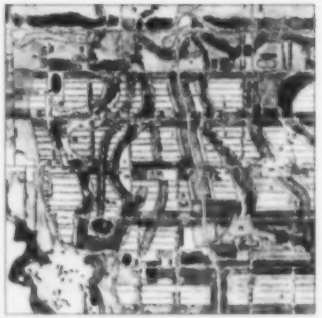
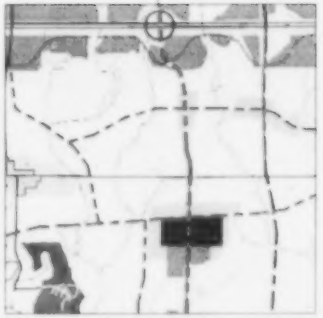
Plan d'aménagement du centre de Pickering







PROPOSITION EN DATE DU 14 JUILLET 2005

PLANNING ALLIANCE INC.

MERIDIAN PLANNING CONSULTANTS INC

BROOK MCILROY INC

NORTH-SOUTH ENVIRONMENTAL INC.

PHILIPS ENGINEERING LTD

POULOS & CHUNG LTD

METROPOLITAN KNOWLEDGE INTERNATIONAL

OVEC

MORRISON ENVIRONMENTAL LIMITED

TOOMEY CONSULTING

KRUEC KAPPEL

WILL DUNNING INC

UNTERMAN MCPHAIL ASSOCIATES

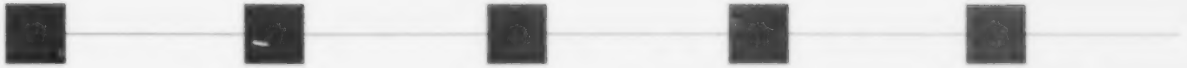
ARCHAEOLOGICAL SERVICES INC

URBAN MARKETING COLLABORATIVE

GLPI

TONY FULLER AND CHARLOTTE MCCALLUM

BLAIR KERRIGAN/GLYPHICS



106-02632/

Plan d'aménagement du centre de Pickering

PROPOSITION EN DATE DU 14 JUILLET 2005

Résumé

Le Plan d'aménagement du centre de Pickering expose une toute nouvelle vision du centre de Pickering, à savoir celle d'une communauté urbaine viable sur les terres de Seaton, intégrée à une communauté agricole florissante dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge et à un vaste système du patrimoine naturel.

Les buts du Plan se répartissent en huit catégories :

Patrimoine naturel

La protection, l'entretien et la mise en valeur des caractéristiques et fonctions du patrimoine naturel dans leur ensemble, afin de préserver pour toujours un écosystème naturel. Il est essentiel que le système du patrimoine naturel soit fonctionnellement intégré à la collectivité et ouvre la voie à certaines activités récréatives et éducatives, sans perdre de vue le milieu urbain proposé.

Patrimoine culturel

L'intégration du patrimoine culturel au nouveau tissu communautaire, et ce en tirant parti des legs matériels des autochtones et des européens ayant déjà habité la région.

Agriculture

La promotion d'une communauté agricole saine et périurbaine qui s'intègre bien aux zones rurales et urbaines avoisinantes, afin de garantir que les utilisations du sol dans la part de la Réserve agricole de Duffins-Rouge située à Pickering soient pour toujours réservées à des fins d'exploitation agricole et de protection de l'environnement.

Installations sociales, institutionnelles ou récréatives et aires ouvertes

La mise en place d'installations associées à un réseau de parcs et d'aires ouvertes venant compléter le système du patrimoine naturel, convenablement réparties pour répondre aux besoins des personnes qui habitent ou visitent le centre de Pickering, ou encore qui y travaillent. Ces installations, reliées par des sentiers ou pistes pour piétons et autres, de même que par des routes, seront intégrées aux différents quartiers résidentiels, aux couloirs à utilisations mixtes et aux zones d'emplois.

Réseau routier et transport en commun

La mise en place d'un réseau de transport qui offre des solutions variées en matière de mode de déplacement, notamment en veillant à ce que la structure de la collectivité favorise le recours au transport en commun.

Viabilisation

La mise en place du réseau de services publics nécessaires à la viabilisation de la nouvelle communauté urbaine avec le moins de retombées possibles sur l'environnement, en veillant à ce que ces services soient d'une efficacité optimale, qu'ils réutilisent l'infrastructure existante et qu'ils minimisent les coûts liés au cycle de vie du matériel.

Emploi

La création de possibilités d'emploi de première qualité qui reflètent les besoins de la collectivité, avec la désignation d'une quantité suffisante de terres d'emploi pour que les aménagements sur celles-ci puissent engendrer un emploi pour un habitant ou une habitante sur deux.

Logement et activités mixtes

La création d'habitations de nature et densité variées, de sorte à répondre aux besoins d'une population hétérogène, à compléter l'offre de logements des collectivités alentour et à pouvoir héberger jusqu'à 60 000 personnes en arrivant à une densité de peuplement qui favorise l'utilisation du transport en commun.

Le Plan

Le Plan d'aménagement du centre de Pickering inclut le corps du document, formant les parties 1 à 5, les annexes 1 à 5, regroupées en partie 6, les annexes 6 à 8, regroupées en partie 7 et l'annexe 9, qui forme la partie 8, tel que suit :

1 Contexte de la planification
page 6

1.1 Définitions
page 7

1.2 Compétence
page 8

1.3 Historique et contexte
page 10

2 Buts
page 16

3 Processus d'aménagement
page 22

3.1 Première étape
page 24

3.2 Deuxième étape
page 25

3.3 Troisième étape
page 27

4 Objectifs
page 28

4.1 Système du patrimoine naturel
page 30

4.2 Patrimoine culturel
page 35

4.3 Agriculture
page 39

4.4 Installations sociales, institutionnelles ou récréatives et aires ouvertes
page 44

4.5 Réseau de transport
page 47

4.6 Viabilisation
page 53

4.7 Emploi
page 57

4.8 Logement et utilisations mixtes
page 60

5 Mise en œuvre
page 64

5.1 **Processus de mise en œuvre pour la communauté urbaine**
page 66

5.2 **Plan officiel de la ville de Pickering**
page 69

5.3 **Plan officiel de la municipalité régionale de Durham**
page 70

5.4 **Adaptation au changement et suivi**
page 72

5.5 **Processus de mise en œuvre pour la Réserve agricole de Duffins-Rouge**
page 74

6 Annexes
page 76

Annexe 1 : Zone de planification de l'aménagement du centre de Pickering
page 77

Annexe 2 : Utilisation du sol
page 78

Annexe 3 : Système du patrimoine naturel
page 79

Annexe 4 : Réseau de transport
page 80

Annexe 5 : Viabilisation
page 81

7 Lignes directrices sur la planification de l'aménagement par quartier
page 82

Annexe 6 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du quartier Gateway
page 83

Annexe 7 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du quartier du centre
page 84

Annexe 8 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement des terres d'emploi
page 85

8 Lignes directrices sur l'esthétique urbaine
page 86

Annexe 9 : Lignes directrices sur l'esthétique urbaine
page 87

1 Contexte de la planification

1.1 **Définitions**
page 7

1.2 **Compétence**
page 8

1.3 **Historique et contexte**
page 10

1.1 Définitions

Plan – Le Plan d'aménagement du centre de Pickering.

Ministre – Le ministre des Affaires municipales et du Logement.

Ministère – Tout ministère, secrétariat, conseil, commission, office ou autre personne morale du gouvernement de l'Ontario.

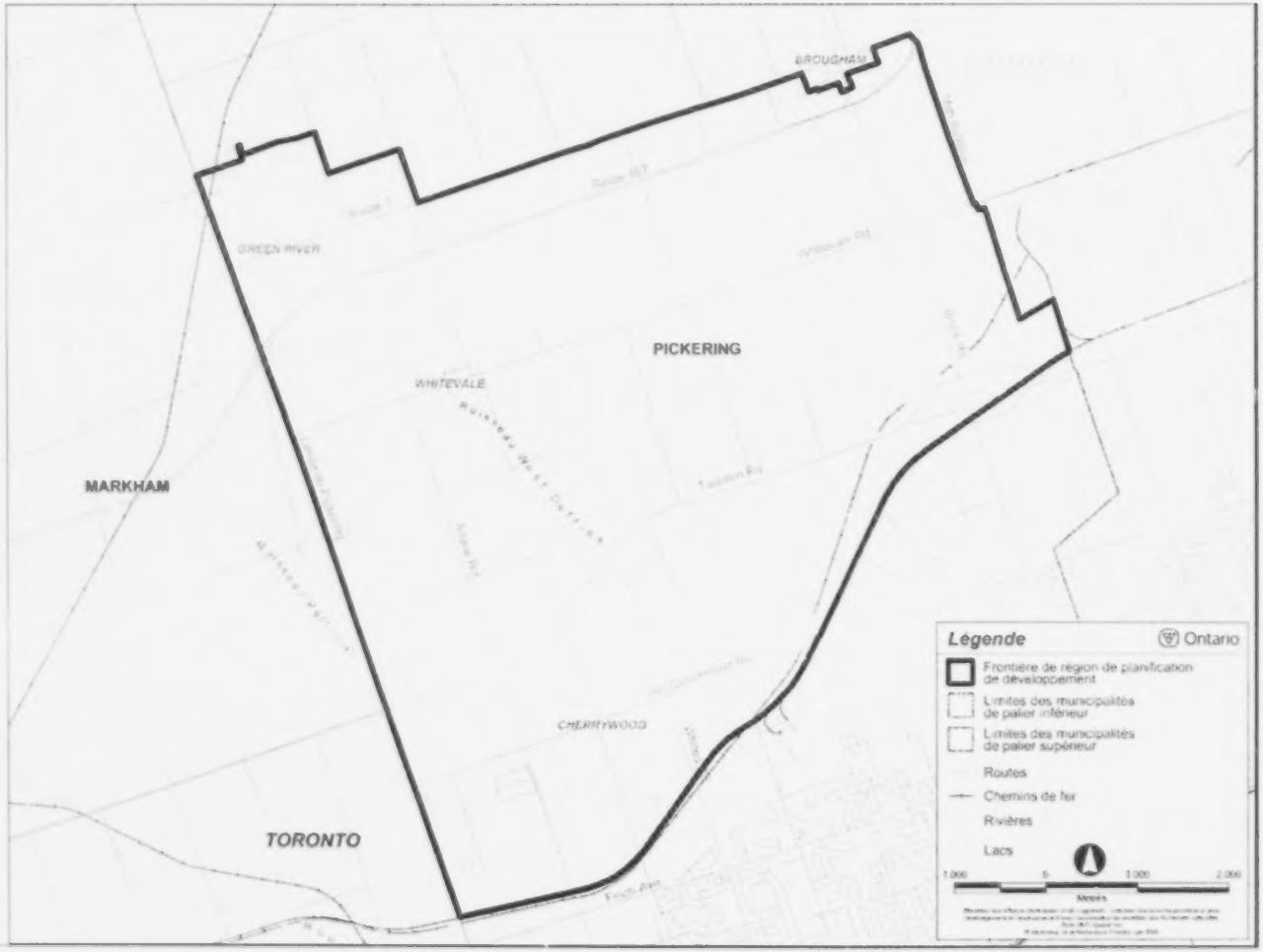
But – L'idéal ou la fin que vise une action, et ce plutôt en termes de valeurs que de situations réalisables.

Objectif – La mesure ou la situation envisagée, autrement dit la fin concrète visée, à la fois réalisable et mesurable.

1.2 Compétence

L'élaboration du Plan d'aménagement du centre de Pickering a eu lieu conformément aux dispositions de la *Loi de 1994 sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario*.
Le Plan porte sur un territoire décrit dans l'arrêté pris le 25 mars 2004 en vertu du paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario* qui établit la zone de planification de l'aménagement telle qu'illustrée ci-contre. Globalement, la zone de planification de l'aménagement est délimitée au sud par la voie ferrée de CP Rail passant par Belleville, à l'est par la route 16th Sideline séparant Pickering de Ajax, au nord par l'autoroute 7 et à l'ouest par la ligne de canton York-Durham. L'intégralité de la zone de planification de l'aménagement se situe dans la ville de Pickering et la municipalité régionale de Durham.

Annexe I : Zone de planification de l'aménagement du centre de Pickering


BROUGHAM
GREEN RIVER
PICKERING
WHITEVALE
MARKHAM
CHERRYWOOD
TORONTO
Légende
Ontario
Frontière de région de planification de développement
Limites des municipalités de palier inférieur
Limites des municipalités de palier supérieur
Routes
Chemins de fer
Rivières
Lacs
1 000
0
1 000
2 000
Mètres

1.3

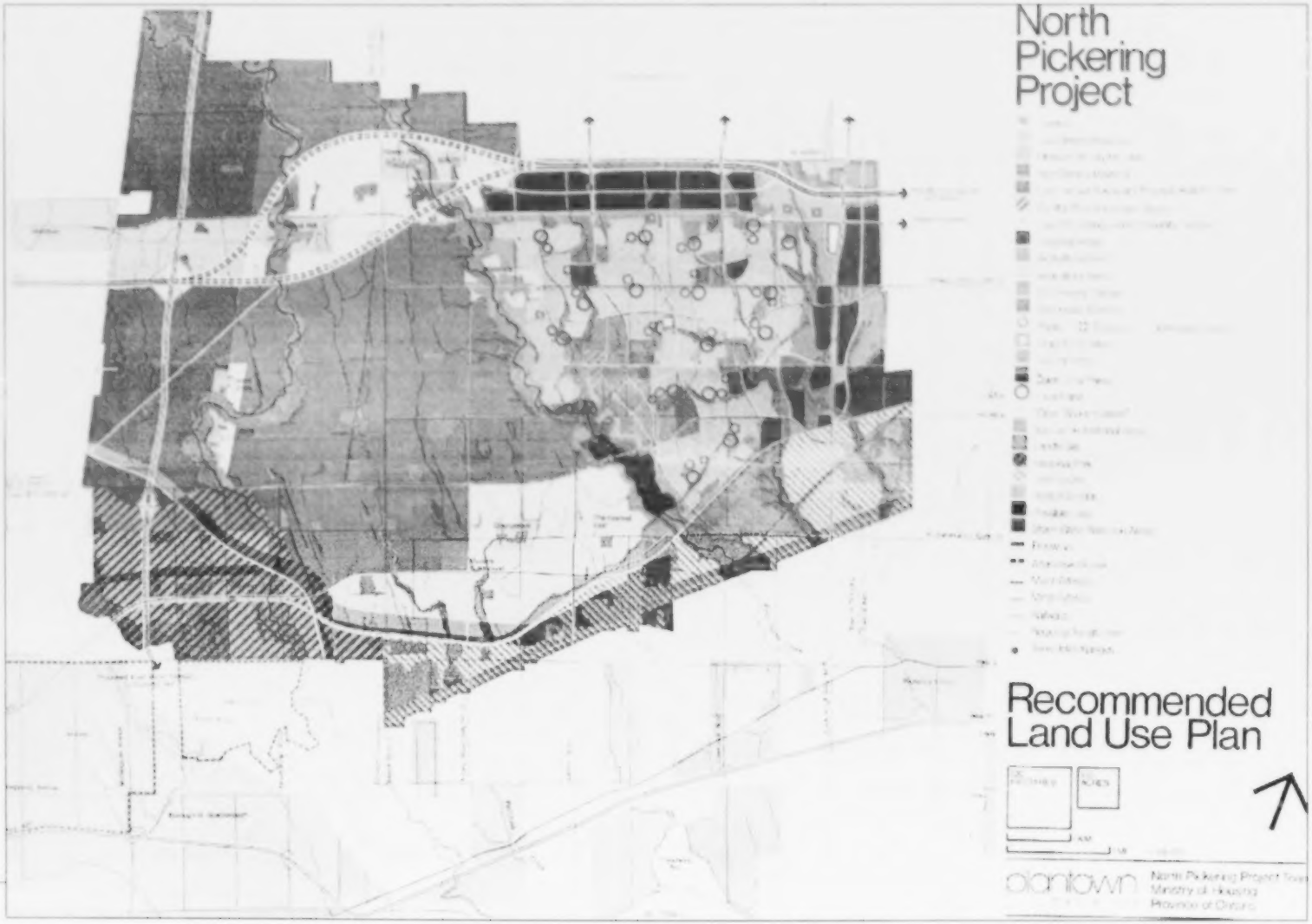
Historique et contexte

En mars 1972, la province avait annoncé son intention d'acquérir le territoire formant la zone de planification de l'aménagement, ainsi que des terres adjacentes situées dans l'ancienne ville de Scarborough et dans la ville de Markham. L'idée était de donner naissance à une collectivité de 150 000 à 200 000 personnes, parallèlement à la création d'un nouvel aéroport fédéral qu'il était question d'implanter juste au nord des terres appartenant à la province.

Couramment appelé « North Pickering Project », ce projet tirait sa raison d'être initiale du plan d'aménagement régional centré sur Toronto, diffusé en 1970 sous le titre « Toronto-Centred Region Plan ». Ce plan d'aménagement régional prévoyait l'édification de deux nouvelles collectivités, Brock et Cedarwood, au nord de ce qui était alors la ville de Pickering. Le gouvernement fédéral ayant décidé de donner le feu vert à l'implantation du nouvel aéroport, les deux emplacements réservés aux nouvelles communautés ont été regroupés avec les terres contiguës de la ceinture est de promenades pour former la première zone de planification de l'aménagement du nord de Pickering, qui s'étendait sur 10 080 hectares.

En août 1975, à l'issue de deux années de planification, la province avait mis de l'avant un plan d'aménagement pour le nord de Pickering, lequel avait trois composantes : une communauté urbaine d'une population de 75 000 personnes située sur 2 720 hectares à l'est du ruisseau Duffins Ouest, une communauté agricole s'étendant sur 4 160 hectares à l'ouest du ruisseau Duffins Ouest, et enfin un système d'aires ouvertes formant une bande au sud et à l'ouest de ce territoire, sur environ 3 200 hectares. Ce plan est reproduit ci-contre.

North Pickering Project – Plan mise de l'avant en août 1975


North
Pickering
Project
Recommended
Land Use Plan
plantown

Peu de temps après avoir fait connaître le plan d'aménagement qu'elle préconisait pour le nord de Pickering, la province a confié sa mise en œuvre à la Société d'aménagement de North Pickering, spécialement constituée à cet effet. Toutefois, vu la forte opposition du public à l'aéroport envisagé et la révision à la baisse du taux de croissance démographique escompté, le gouvernement fédéral et la province ont mis les deux projets en attente et se sont concentrés sur la gestion des près de 17 000 hectares de terres dont ils venaient de faire l'acquisition.

La gestion immobilière des terres appartenant à la province fut en fin de compte confiée à la Société immobilière de l'Ontario. Au début des années 1990, une partie du système initial d'aires ouvertes située à Markham a été vendue à des promoteurs privés, qui y ont créé la collectivité de Cornell, tandis qu'une autre partie du système a été annexée au parc de la Rouge.

En 1995, la province a donné le coup d'envoi à un nouvel examen approfondi des terres de Seaton dans la zone de planification de l'aménagement du nord de Pickering en organisant le Concours d'urbanisme de Seaton. Cet examen a confirmé la décision de préserver à long terme l'utilisation agricole des terres situées à l'ouest du ruisseau Duffins ouest. Effectué en étroite collaboration avec la ville de Pickering et la municipalité régionale de Durham, cet examen a abouti à un concours d'urbanisme international dont l'entrée gagnante est présentée ci-contre.

À partir de 1999, la Société immobilière de l'Ontario a commencé à revendre des terres agricoles situées à l'ouest du ruisseau Duffins ouest et dans la ville de Pickering à leurs anciens propriétaires ou fermiers. Ces ventes étaient conformes à un protocole d'entente signé par les trois ordres de gouvernement concernés, la province, la municipalité régionale de Durham et la ville de Pickering, selon lequel ceux-ci s'étaient engagés à veiller à ce que l'utilisation des terres en question demeure agricole à perpétuité. Des servitudes du patrimoine et des servitudes agricoles placées sur les terres en question se voulaient garantes du respect du protocole d'entente.

Concours d'urbanisme de Seaton – Entrée gagnante – 1995

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE PICKERING PROPOSÉ 13

B

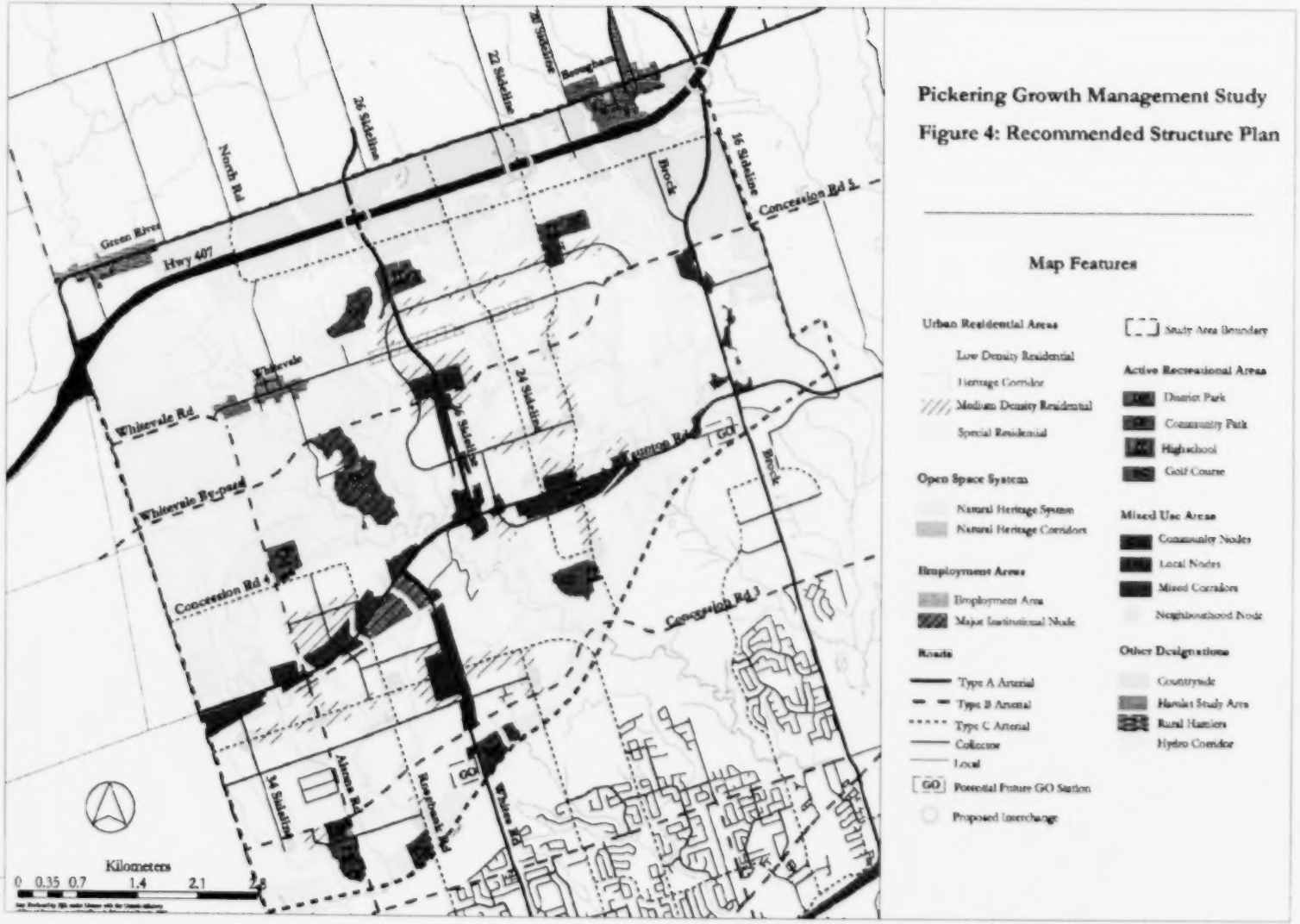
Face à la croissance urbaine ininterrompue de son centre, la ville de Pickering a entrepris en février 2002 une étude relative à la gestion de la croissance de la zone de planification de l'aménagement. En février 2004, elle a publié le plan d'aménagement et d'urbanisme qu'elle préconise, tel que reproduit ci-contre.

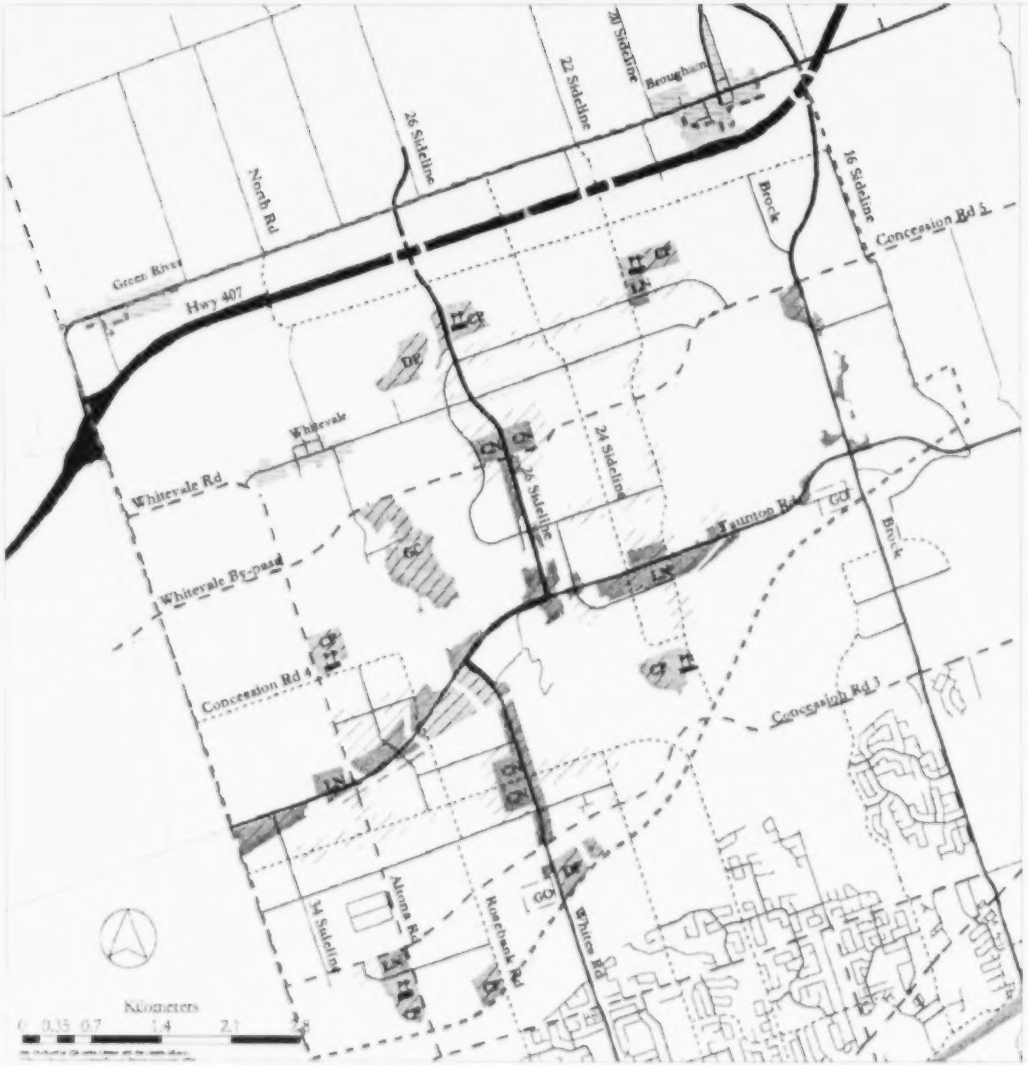
Le 17 avril 2003, le ministre des Affaires municipales et du Logement a signé un arrêté en vertu de la *Loi de 1994 sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario* portant création d'une zone de planification de l'aménagement qui recouvre la part des terres de Seaton et de la Réserve agricole de Duffins-Rouge située dans Pickering. Il a également signé un arrêté ministériel de zonage en vertu de l'article 47 de la *Loi sur l'aménagement du territoire* relatif à la Réserve agricole de Duffins-Rouge se trouvant à Pickering. Ces terres sont collectivement décrites dans le cadre du présent Plan comme étant les terres du centre de Pickering. Les limites de la zone de planification de l'aménagement ont fait l'objet d'une modification ultérieure, le 25 mars 2004, pour en exclure le secteur connu sous le nom de Duffins Heights, pour lequel un plan secondaire avait déjà été élaboré et approuvé. Les limites définitives de la zone de planification sont présentées à l'annexe 1.

Ces derniers mois, la province a pris deux mesures importantes touchant la planification régionale de l'aménagement, et donc le Plan, à savoir :

1. l'adoption de la *Loi de 2005 sur la ceinture de verdure*, laquelle a conféré au lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir d'établir le Plan de la ceinture de verdure. Ce plan, approuvé le 28 février 2005 par l'adoption du Règlement de l'Ontario 208/2005, s'applique à la partie de la zone de planification de l'aménagement connue sous le nom de Réserve agricole de Duffins-Rouge. Selon la *Loi de 2005 sur la ceinture de verdure*, un plan d'aménagement du territoire adopté en vertu de la *Loi de 1994 sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario* peut établir des politiques qui l'emportent sur le Plan de la ceinture de verdure.
2. l'adoption de la *Loi de 2005 sur les zones de croissance*, qui établit le cadre législatif de la planification de la croissance en Ontario.

Concept de gestion de la croissance et plan directeur d'aménagement et d'urbanisme préconisé – Février 2004


Pickering Growth Management Study
Figure 4: Recommended Structure Plan
Map Features
Urban Residential Areas
Low Density Residential
Heritage Corridor
Medium Density Residential
Special Residential
Open Space System
Natural Heritage System
Natural Heritage Corridors
Employment Areas
Employment Area
Major Institutional Node
Roads
Type A Arterial
Type B Arterial
Type C Arterial
Collector
Local
GO Potential Future GO Station
Proposed Interchange
Study Area Boundary
Active Recreational Areas
District Park
Community Park
Highschool
Golf Course
Mixed Use Areas
Community Nodes
Local Nodes
Mixed Corridors
Neighbourhood Node
Other Designations
Countryside
Hamlet Study Area
Rural Hamlets
Hydro Corridor
Kilometers
0 0.35 0.7 1.4 2.1
North Rd
Green River
Hwy 407
26 Sideline
22 Sideline
16 Sideline
Concession Rd 5
Brock
Whitevale
Whitevale Rd
Whitevale By-pass
Concession Rd 4
24 Sideline
Concession Rd 3
GO
14 Sideline
Altona Rd
Rosebank Rd
Fairport Rd



Pickering Growth Management Study

Figure 4: Recommended Structure Plan

Map Features

Urban Residential Areas

- Low Density Residential
- Heritage Corridor
- Medium Density Residential
- Special Residential

Open Space System

- Natural Heritage System
- Natural Heritage Corridor

Employment Areas

- Employment Area
- Major Institutional Node

Roads

- Type A Arterial
- Type B Arterial
- Type C Arterial
- Collector
- Local
- GO Potential Future GO Station
- Proposed Interchange

- Study Area Boundary

Active Recreational Areas

- DP District Park
- CP Community Park
- HS High School
- GC Golf Course

Mixed Use Areas

- CN Community Nodes
- LN Local Nodes
- Mixed Corridors
- Neighbourhood Focus

Other Designations

- Countryside
- Hamlet Study Area
- Rural Hamlets
- Hydro Corridor

2 Buts

Les buts énoncés dans le Plan d'aménagement du centre de Pickering décrivent l'idéal ou la fin vers lesquels tendent les différentes actions qu'il prévoit. Il s'agit là de valeurs à promouvoir, plutôt que de situations à atteindre.

Le Plan expose une toute nouvelle vision d'ensemble du centre de Pickering, à savoir celle d'une communauté urbaine viable sur les terres de Seaton, intégrée à une communauté agricole florissante dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge, de même qu'à un vaste système du patrimoine naturel.

Les éléments structurels du Plan sont détaillés dans quatre des annexes qui figurent à la partie 6 et qui traitent respectivement de l'utilisation du sol (annexe 2), du système du patrimoine naturel (annexe 3), du réseau de transport (annexe 4) et de la viabilisation des terrains (annexe 5).

En ce qui a trait à la communauté urbaine, le Plan prévoit la création de 13 quartiers urbains à forte densité, qui combinent des utilisations résidentielles et mixtes, de même que des utilisations liées à l'emploi, tout en s'ouvrant sur des forêts, des champs et des ruisseaux. Chaque quartier allie le tracé tant serré que souple datant du dix-neuvième siècle à la liaison étroite avec la nature à laquelle aspirent les meilleurs plans d'aménagement depuis le vingtième siècle. Le schéma de peuplement a engendré l'urbanité dans un cadre naturel.

La notion de viabilité fait partie intégrante de chaque aspect du Plan, qui met surtout l'accent sur l'intendance environnementale durant sa mise en œuvre.

Un élément vital de ce plan est l'engagement à protéger de façon permanente des terres agricoles à fort rendement et à promouvoir aussi bien les utilisations du sol à des fins agricoles que des peuplements viables sur les terres de la Réserve agricole de Duffins-Rouge. Le Plan crée des conditions favorables pour que la communauté agricole puisse tirer profit du marché en pleine expansion que représente la nouvelle communauté urbaine et la demande accrue de produits agricoles spéciaux, en plus de promouvoir l'intendance environnementale.

Le Plan prévoit l'intégration des communautés urbaines et agricoles à un système de vallées, de terres agricoles et de hauts plateaux. Ces zones protégées renferment des éléments naturels d'importance, tels que des terres marécageuses, des boisés et la ligne de rivage Iroquois, protégeant ainsi l'habitat faunique local et préservant un écopaysage régional. La protection de la vallée fortement boisée du ruisseau Duffins ouest maintiendra un important lien entre la moraine d'Oak Ridges et le lac Ontario. Première étape du processus de planification, la préservation du système du patrimoine naturel est à la base de l'édification d'une collectivité viable au centre de Pickering.

La notion de viabilité fait partie intégrante de chaque aspect du Plan, qui met surtout l'accent sur l'intendance environnementale durant sa mise en œuvre. Le Plan part du principe que son orientation incitera un plus grand nombre d'habitants, d'organismes et de groupes d'intérêts locaux à participer à la vie et à l'administration des nouvelles communautés urbaines et agricoles, de même qu'à celles du système du patrimoine naturel. Cette participation pourra prendre différentes formes, y compris la mise sur pied de programmes de surveillance environnementale, l'exploitation de nouvelles sources d'énergie, la déconnexion des tuyaux de descente des eaux pluviales, la naturalisation des parcs et des cours, ou encore le lancement de programmes de compostage et de recyclage.

Le Plan vient compléter le Plan de la ceinture de verdure que la province a adopté (Règlement de l'Ontario 208/2005), ainsi que l'ébauche du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.

Le plan d'utilisation du sol proposé est reproduit ci-contre.

Annexe 2 : Utilisation du sol

Légende

- Système du patrimoine naturel - désignation primaire
- Système du patrimoine naturel - désignation secondaire
- Aire ouverte patrimoniale de Whitevale
- Aires ouvertes privées existantes
- Cours d'eau
- Hameau
- Groupe d'habitations
- Terres idéales pour l'emploi
- Zones à faible densité
- Zones à densité moyenne
- Carrefour d'activités local
- Carrefour d'activités communautaire
- Couloirs mixtes
- Réserve

Réseau routier

- (à l'avenir) Autoroute
- Route de dégagement de type A
- Route de dégagement de type B
- Route de dégagement de type C
- Route collectrice
- Échangeur d'autoroutes
- Routes existantes

Annexe 2
Utilisation du sol
planningAlliance

Les buts du Plan se répartissent en huit catégories :

Patrimoine naturel

La protection, l'entretien et la mise en valeur des caractéristiques et fonctions du patrimoine naturel dans leur ensemble, afin de préserver pour toujours un écosystème naturel. Le système du patrimoine naturel est fonctionnellement intégré à la collectivité et ouvre la voie à certaines activités récréatives et éducatives, sans perdre de vue le milieu urbain proposé.

Patrimoine culturel

L'intégration du patrimoine culturel au nouveau tissu communautaire, et ce en tirant parti des legs matériels des autochtones et des européens ayant déjà habité la région.

Agriculture

La promotion d'une communauté agricole saine et périurbaine qui s'intègre bien aux zones rurales et urbaines avoisinantes, afin de garantir que les utilisations du sol dans la part de la Réserve agricole de Duffins-Rouge situées à Pickering soient à toujours réservée à des fins d'exploitation agricole et de protection de l'environnement.

Installations sociales, institutionnelles ou récréatives et aires ouvertes

La mise en place d'installations associées à un réseau de parcs et d'aires ouvertes venant compléter le système du patrimoine naturel, convenablement réparties pour répondre aux besoins des personnes qui habitent ou visitent le centre de Pickering, ou encore qui y travaillent. Ces installations, reliées par des sentiers ou pistes pour piétons et autres, de même que par des routes, seront intégrées aux différents quartiers résidentiels, aux couloirs à utilisations mixtes et aux zones d'emplois.

Transport en commun et autre

La mise en place d'un réseau de transport qui offre des solutions variées en matière de mode de déplacement, notamment en veillant à ce que la structure de la collectivité favorise le recours au transport en commun.

Viabilisation

La mise en place du réseau de services publics nécessaires à la viabilisation de la nouvelle communauté urbaine avec le moins de retombées possibles sur l'environnement, en veillant à ce que ces services soient d'une efficacité optimale, qu'ils réutilisent l'infrastructure existante et qu'ils minimisent les coûts liés au cycle de vie du matériel.

Emploi

La création de possibilités d'emploi de première qualité qui reflètent les besoins de la collectivité, avec la désignation d'une quantité suffisante de terres d'emploi pour que les aménagements sur celles-ci puissent engendrer un emploi pour un habitant ou une habitante sur deux.

Logement et activités mixtes

La création d'habitations de nature et densité variées, de sorte à répondre aux besoins d'une population hétérogène, à compléter l'offre de logements des collectivités alentour et à pouvoir héberger jusqu'à 60 000 personnes en arrivant à une densité de peuplement qui favorise l'utilisation du transport en commun.

3 Processus d'aménagement

3.1 **Première étape**
page 24

3.2 **Deuxième étape**
page 25

3.3 **Troisième étape**
page 27

Le Plan d'aménagement du centre de Pickering prévoit d'établir les éléments clefs des nouvelles communautés urbaines et agricoles, y compris les désignations en matière d'utilisation du sol, le système du patrimoine naturel, le réseau de transport et la viabilisation des terrains. La mise en œuvre du plan se fera en trois étapes.

3.1 Première étape

La première étape est l'approbation du plan en vertu de la *Loi de 1994 sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario*. L'annexe 2 du présent Plan établit les désignations d'utilisation du sol pour la zone de planification de l'aménagement du centre de Pickering. L'approbation du Plan pourra intervenir avant ou après l'adoption par la ville de Pickering et la municipalité régionale de Durham de modifications de leurs plans officiels qui respectent et complètent les politiques et les annexes du présent Plan.

3.2 Deuxième étape

La deuxième étape sera celle de la planification de l'aménagement, logique et graduelle, quartier par quartier, grâce à la mise au point d'un plan directeur de viabilisation écologique, parallèlement à la conduite des autres études requises concernant un plan directeur pour les pistes et sentiers, les terres axées sur l'emploi, la gestion du système du patrimoine naturel et les évaluations environnementales. Des plans d'aménagement détaillés par quartier seront élaborés préalablement ou simultanément à la mise au point de plans de lotissement, et ce en conformité avec le processus de planification de l'aménagement de la ville de Pickering.

Le plan directeur de viabilisation écologique contiendra des recommandations correspondant aux différentes étapes de la mise en œuvre du Plan d'aménagement du centre de Pickering et tenant compte des plans officiels local et régional, tel qu'il y aura lieu. Il devra satisfaire aux exigences de l'association des ingénieurs municipaux (Municipal Engineers Association) concernant les évaluations environnementales et la planification de base, telles qu'énoncées à la section A.2.7.1 de sa publication « Class Environmental Assessment – Master Planning Process ». À tout le moins, le Plan directeur de viabilisation écologique devrait aborder les deux premières étapes du processus de planification et de conception architecturale pour l'ensemble des travaux touchant des routes autres que des artères principales et les installations de gestion de l'eau et des eaux usées (sous réserve des conditions ci-après).

La mise au point du plan directeur de viabilisation écologique se fera en consultation avec la ville de Pickering, la municipalité régionale de Durham et l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, avant ou pendant l'achèvement du premier plan d'aménagement de quartier.

Le plan directeur de viabilisation écologique devrait au moins :

1. cerner les exigences en matière de protection des sources d'eau;
2. effectuer un bilan hydrique complet basé sur les sous-bassins hydrographiques;
3. effectuer une analyse, pour chaque sous-bassin hydrographique, de la sensibilité à l'érosion des sols longeant les cours d'eau récepteurs;
4. produire une carte numérique des limites d'inondation, conformément aux exigences de l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région;
5. promouvoir l'entretien et l'amélioration des lieux de pêche le long du ruisseau Duffins;
6. déterminer l'emplacement général de toutes les installations de gestion des eaux pluviales, leur nature et leur capacité de débit visée;
7. dans la mesure où elles n'ont pas été établies dans l'évaluation environnementale maîtresse pour la région, confirmer les exigences globales relatives aux services municipaux, notamment en ce qui concerne d'éventuels alignements de tronçons de route, l'emplacement des principales installations et les traversées d'aires ouvertes;
8. dans la mesure où elles n'ont pas été établies dans l'évaluation environnementale maîtresse pour la région, confirmer les exigences globales relatives aux principaux systèmes de transport, y compris les emplacements des ponts et des traversées d'aires ouvertes, ou encore les mesures de modération de la circulation;
9. dénombrer et situer les principales installations communautaires, y compris les services d'urgence, les écoles secondaires, les parcs de quartier et de voisinage ou encore les centres de loisirs et, au moment de choisir leurs emplacements, tenir compte de leur proximité aux modes de transport en commun et aux principales artères routières, de leur accessibilité aux habitants de différents quartiers, des emplacements qui protègent le système du patrimoine naturel ou qui offrent un point d'accès vers celui-ci, et enfin, des liaisons avec les réseaux de sentiers connexes;
10. fournir une évaluation préliminaire des coûts liés à la mise en place de l'infrastructure et à la prestation des services nécessaires à l'échelle de la région comme de la ville;
11. prévoir comme ajout au plan directeur de la ville relatif aux sentiers piétonniers et aux pistes cyclables un réseau interrelié de tels sentiers et pistes, de même que de pistes à utilisations mixtes, d'un bout à l'autre du centre de Pickering.

3.3 Troisième étape

La troisième étape consistera pour la ville de Pickering à s'acquitter continuellement et à long terme de ses responsabilités en matière de gestion du changement. Toute modification ultérieure du plan officiel ou du règlement de zonage de la ville, de même que toute demande future en matière d'aménagement, devront être conformes au Plan d'aménagement du centre de Pickering, au plan officiel de la municipalité régionale de Durham et au plan officiel de la ville de Pickering, selon le cas. Tel qu'indiqué plus loin à la partie 5, un processus est prévu pour l'examen et la mise à jour du Plan, en fonction des besoins, afin de l'adapter à l'évolution des circonstances et de faire en sorte qu'il demeure pertinent.

4 Objectifs

4.1 Système du patrimoine naturel
page 30

4.2 Patrimoine culturel
page 35

4.3 Agriculture
page 39

4.4 Installations sociales, institutionnelles ou récréatives et aires ouvertes
page 44

4.5 Réseau de transport
page 47

4.6 Viabilisation
page 53

4.7 Emploi
page 57

4.8 Logement et utilisations mixtes
page 60

Les objectifs énoncés dans le Plan d'aménagement du centre de Pickering expliquent la mesure ou la situation envisagée, autrement dit la fin concrète que vise l'aménagement des communautés urbaines et agricoles au centre de Pickering. Ces objectifs, qui devraient être à la fois réalisables et mesurables, reflètent les huit buts décrits à la partie 2.

4.1

Système du patrimoine naturel

Le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario a, de concert avec l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, défini le système du patrimoine naturel pour la zone de planification de l'aménagement du territoire du centre de Pickering, en se basant sur plus d'une trentaine d'années de travaux et d'enquêtes sur le terrain au sujet des caractéristiques environnementales de la zone de planification de l'aménagement.

La définition du système du patrimoine naturel s'est faite en quatre étapes :

1. le repérage et l'évaluation de tous les éléments du patrimoine naturel du centre de Pickering, y compris leurs interrelations et leurs interdépendances cruciales;
2. la délimitation de zones tampon appropriées autour de chacun des éléments repérés;
3. la délimitation de couloirs reliant les éléments du patrimoine naturel et les terrains des zones tampon, aussi bien entre eux qu'avec d'autres à l'extérieur de la zone de planification de l'aménagement, de manière à faciliter les déplacements de la faune et la propagation de la flore;
4. le repérage des limites territoriales du système du patrimoine naturel, en veillant à y inclure l'ensemble des éléments, des zones tampon et des couloirs, à la lumière des résultats d'importants travaux de vérification des données sur le terrain.

Le système du patrimoine naturel représente environ 53 pour 100 des terres de Seaton et 54 pour 100 de la zone de planification de l'aménagement du territoire, et il englobe ce qui suit :

1. toutes les terres marécageuses;
2. tous les boisés d'importance;
3. tous les ruisseaux et autres cours d'eau;
4. la ligne de rivage du lac Iroquois;
5. toutes les vallées, jusqu'aux terres stables en haut des berges;
6. toutes les zones importantes et sensibles sur le plan environnemental;
7. tous les endroits où se trouvent des espèces en péril;

8. les zones d'infiltration ou d'écoulement des eaux souterraines;
9. des corridors;
10. des zones tampon.

Le Plan part du principe que la protection des fonctions et des éléments naturels n'est pas incompatible avec l'aménagement d'espaces pour les loisirs, l'apprentissage, le ressourcement mental et spirituel, l'interaction et le mouvement.

Le Plan cherche à créer une relation étroite entre les systèmes naturel, urbain et rural. De ce fait, il s'inspire du paysage et prend pour acquis qu'il est possible d'édifier de nouvelles communautés urbaines et agricoles de façon viable et en harmonie avec la nature. Comme le Plan attache aussi une grande importance aux éléments du patrimoine culturel, le système du patrimoine naturel protège une grande partie de ces éléments dans la zone de planification de l'aménagement.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du Plan en ce qui concerne le système du patrimoine naturel sont les suivants :

1. protéger, préserver et, si possible, améliorer l'ensemble des fonctions et des éléments importants et sensibles sur le plan environnemental, toutes les liaisons d'importance vers les systèmes naturels régionaux, y compris la moraine d'Oak Ridges, le parc de la Rouge, le système du ruisseau Duffins, le lac Ontario et la ceinture de verdure, de même que l'ensemble des ruisseaux d'amont, des terres marécageuses et des éléments hydrologiques clefs de la zone de planification de l'aménagement;
2. promouvoir des liens actifs entre le système du patrimoine naturel et les utilisations urbaines et agricoles du sol alentour;
3. faciliter l'inclusion du système du patrimoine naturel dans la structure générale du centre de Pickering en permettant, au sein du système du patrimoine naturel, une gamme d'utilisations et d'activités à incidences limitées qui sont compatibles avec sa protection;
4. autoriser l'infrastructure spécifique requise pour implanter la nouvelle collectivité au sein du système du patrimoine naturel d'une façon acceptable sur le plan environnemental, avec le moins d'incidences possible;
5. assurer la sûreté et la sécurité au sein du système du patrimoine naturel en encourageant les particuliers à utiliser les terres publiques qui en font partie.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Établir et maintenir un système du patrimoine naturel, tel qu'illustré à l'annexe 3, comme désignation primaire des terres appartenant à la Couronne (c.-à-d. les terres de Seaton) et comme désignation secondaire des terres en propriété privée (c.-à-d. la Réserve agricole de Duffins-Rouge), y compris les éléments patrimoniaux naturels d'importance ainsi que les autres terres nécessaires aux fonctions de liaison auxquelles servent les corridors et aux fonctions de protection auxquelles servent les zones tampon.
2. Appuyer, pour les terres désignées à l'annexe 2 comme faisant partie du système du patrimoine naturel – désignation primaire, l'élaboration d'un plan de gestion global définissant les utilisations à long terme du système, les exigences et les responsabilités relatives à son entretien, de même que les programmes se rapportant à ses divers éléments. Le plan de gestion du système du patrimoine naturel veillera aussi à la protection des ressources du patrimoine culturel.
3. Veiller à ce que les terres visées par la désignation primaire de système du patrimoine naturel restent des terres publiques.
4. Permettre les utilisations du sol suivantes en ce qui concerne les terres visées par la désignation primaire de système du patrimoine naturel :
   a) sentiers interdits aux véhicules motorisés, y compris des sentiers de randonnée semés de copeaux de bois, des promenades de bois, des pistes pour le ski de randonnée et la raquette, ou encore des pistes pavées, pleinement accessibles, destinées à des usages multiples;
   b) installations connexes, telles que des aires de repos, des bancs ou de l'équipement de jeu, en autant qu'elles soient sans incidence sur les fonctions et les éléments naturels du système du patrimoine naturel;
   c) lots à jardiner réservés à la culture biologique;
   d) utilisations restauratrices, scientifiques et éducatives, y compris des activités de gestion de la forêt, de la pêche et de la faune, de même que des initiatives de protection de l'environnement, notamment de prévention des inondations et de l'érosion, entreprises par l'autorité publique compétente ou sous la supervision de celle-ci, à condition que ces activités respectent la sensibilité écologique des terres et qu'elles en maintiennent ou en améliorent l'intégrité environnementale;
   e) installations ou systèmes de gestion des eaux pluviales;
   f) routes existantes et nouvelles routes à voies multiples, y compris les raccordements aux services publics requis pour viabiliser la nouvelle communauté urbaine.

5. Autoriser l'éventail complet d'utilisations permises sur les terres ayant comme désignation primaire l'appartenance à la Réserve (voir la section 4.3), mais auxquelles s'applique aussi comme désignation secondaire l'appartenance au système du patrimoine naturel, sous réserve des définitions et des politiques énoncées à l'article 3.2 du Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005), telles qu'applicables.
6. Sur les terres ayant comme désignation primaire l'appartenance à la Réserve auxquelles s'applique aussi comme désignation secondaire l'appartenance au système du patrimoine naturel, favoriser les utilisations agricoles qui contribuent soit au bon fonctionnement des corridors, soit à la protection et à la restauration du système du patrimoine naturel, y compris la prise en considération de technologies de l'agriculture biologique, la minimisation du clôturage, le maintien et le renforcement des haies et l'élaboration de plans agro environnementaux.
7. Contraindre la ville de Pickering à tenir compte des liaisons avec le système du patrimoine naturel et autour de celui ci au sein des zones de peuplement existantes lors de la mise en œuvre de ses politiques municipales et des plans et stratégies connexes ayant des retombées sur ces zones de peuplement.
8. En ce qui concerne les terres ayant comme désignation primaire l'appartenance à la Réserve, permettre les utilisations additionnelles suivantes parmi celles de ces terres ayant comme désignation secondaire l'appartenance au système du patrimoine naturel, malgré les politiques associées à la désignation primaire comme terres appartenant à la Réserve :
   a) sentiers et pistes interdits aux véhicules motorisés, y compris les sentiers piétonniers semés de copeaux de bois, les promenades de bois, les pistes pour le ski de fond et la raquette et les pistes pavées, pleinement accessibles, destinées à des usages multiples;
   b) utilisations restauratrices, scientifiques et éducatives, y compris des activités de gestion de la forêt, de la pêche et de la faune, de même que des initiatives de protection de l'environnement, notamment de prévention des inondations et de l'érosion, entreprises par l'autorité publique compétente ou sous la supervision de celle-ci, à condition que ces activités respectent la sensibilité écologique des terres et qu'elles en maintiennent ou en améliorent l'intégrité environnementale.
9. Malgré ce qui précède, veiller à maintenir l'application intégrale des conditions rattachées aux servitudes du patrimoine que détient l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région concernant les terres auxquelles s'applique comme désignation secondaire l'appartenance au système du patrimoine naturel.
10. Lors de la mise en œuvre du plan directeur régissant les pistes et les sentiers, tenir compte de ce qui suit lors de la planification et de la conception de sentiers et de pistes au sein du système du patrimoine naturel :

a) suivre le schéma patrimonial de morcellement des terres au sein de la zone de planification de l'aménagement en respectant dans la mesure du possible les emprises routières ouvertes et non ouvertes, les allées et les haies;
b) relier les quartiers urbains avec les lieux de travail, les centres à utilisations mixtes et les installations sociales;
c) faire la liaison avec les quartiers urbains par l'intermédiaire d'une série de débuts de sentiers à la périphérie des zones urbaines liés aux voies pédestres urbaines;
d) utiliser les réseaux de sentiers et de pistes existants, y compris le sentier Seaton, le réseau régional de pistes et de sentiers proposé et le début de sentier proposé à Whitevale comme base pour la création d'un réseau complet au sein de la zone de planification de l'aménagement;
e) éviter les éléments du système du patrimoine naturel les plus sensibles sur le plan environnemental, y compris l'habitat d'espèces sensibles, les terres marécageuses et les pentes abruptes;
f) éviter la fragmentation de l'habitat forestier principal;
g) recourir à des panneaux éducatifs pour promouvoir la valeur et la nécessaire protection du système du patrimoine naturel.

11. Exiger que les lots à jardiner publics, réservés à la culture biologique, soient administrés par l'organisme responsable de la gestion du système du patrimoine naturel. Les lots à jardiner peuvent servir à la culture de quantités limitées de fruits ou légumes, de fines herbes et de fleurs. Les principes à respecter lors de la planification, de la conception et de l'exploitation de ces lots à jardiner incluent :
    a) la minimisation du clôturage qui risque de faire obstacle à la migration de la faune et de la flore;
    b) l'aménagement des lots à jardiner en-dehors des éléments sensibles du système du patrimoine naturel et de leurs zones tampon, en évitant également tout emplacement susceptible de nuire aux fonctions de liaison intrinsèques au système du patrimoine naturel.
12. Créer de nouveaux quartiers urbains lesquels, grâce à la planification communautaire et à une conception écologiquement viable, protègent et améliorent le système du patrimoine naturel, renforcent sa relation avec les zones urbaines et veillent à la sécurité des zones naturelles et à leur intégration à la vie quotidienne de la collectivité.

4.2 Patrimoine culturel

Le plan d'aménagement du centre de Pickering prend appui sur la conviction fondamentale que notre patrimoine, tel que présent dans notre archéologie, les paysages appartenant à notre patrimoine culturel et nos constructions, peut et, en effet, devrait continuer de former une composante essentielle de l'utilisation du sol dans la zone de planification de l'aménagement. En conséquence, le plan respecte l'exceptionnel patrimoine culturel de la région, protège les ressources patrimoniales d'importance et gère les modifications apportées à l'utilisation du sol de manière à garantir une continuité entre le passé et le présent.

Le système du patrimoine naturel situé dans la zone de planification de l'aménagement englobe un vaste éventail de sites archéologiques, d'éléments du patrimoine bâti et de paysages appartenant à notre patrimoine culturel. La diversité et l'importance des ressources du patrimoine culturel que renferme la zone de planification de l'aménagement sont en fait telles qu'il s'agit là de l'une des plus riches zones de peuplement rural de la région du grand Toronto qui n'ait pas encore été touchée par l'expansion urbaine.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du Plan en ce qui concerne le patrimoine culturel sont les suivants :

1. inventorier l'éventail de ressources du patrimoine culturel à travers les âges, y compris les sites archéologiques, les paysages du patrimoine culturel et les éléments du patrimoine bâti;
2. refléter la présence traditionnelle des Premières nations dans la zone de planification de l'aménagement;
3. protéger et préserver les éléments d'importance du patrimoine culturel et les intégrer aux nouvelles communautés urbaines et agricoles, de même qu'au système du patrimoine naturel;
4. assainir, remettre en état, protéger et préserver les ressources patrimoniales d'importance;
5. récupérer et dresser l'inventaire de l'ensemble des éléments bâtis de notre patrimoine culturel ou des vestiges archéologiques qu'il est impossible de conserver sur place, et documenter les éléments des paysages appartenant au patrimoine culturel qui sont déplacés;

6. sensibiliser le public au patrimoine culturel du centre de Pickering et le lui faire apprécier grâce à des activités de promotion, d'interprétation, d'éducation et de commémoration;
7. veiller à ce que les ressources patrimoniales, et en particulier les artéfacts, soient protégés et transmis aux générations à venir pour que celles-ci puissent continuer à en prendre soin;
8. susciter la participation des Premières Nations, du public, des propriétaires fonciers, des spécialistes locaux du patrimoine, des comités de protection du patrimoine, des organismes publics compétents, de même que d'autres personnes et groupes s'intéressant aux décisions qui touchent le patrimoine culturel de la zone de planification de l'aménagement tant à l'élaboration du plan directeur de viabilisation écologique qu'au processus de planification de l'aménagement par quartier;
9. promouvoir, sur les biens d'importance faisant partie du patrimoine culturel protégé, des aménagements urbains de nature et de dimensions appropriées, lorsque ces biens ont conservé leurs attributs patrimoniaux.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Reconnaître l'importance des éléments du patrimoine culturel lors de l'élaboration des plans d'aménagement de quartier, et cela par les actions suivantes :
   a) dans la mesure du possible, créer un schéma d'aménagement qui reflète le quadrillage traditionnel des routes de concessions, de sorte à intégrer les boisés, les limites forestières, les haies et les champs existants dans la nouvelle configuration urbaine et dans le système du patrimoine naturel;
   b) dans la mesure du possible, protéger et entretenir les éléments du paysage faisant partie du patrimoine culturel, tels que les limites forestières, les haies et les vallonnements;
   c) veiller à ce que les nouveaux aménagements et les nouvelles utilisations du sol proches d'éléments du paysage faisant partie du patrimoine culturel respectent la nature et l'intégrité de ces éléments;
   d) considérer que le système du patrimoine naturel et les aires ouvertes renfermant des installations sociales représentent autant de possibilités d'intégrer et de protéger les ressources du patrimoine culturel;
   e) exiger que les lignes directrices sur l'esthétique urbaine mises au point comme composantes des plans d'aménagement de quartier traitent de la préservation des ressources et des éléments du paysage d'importance appartenant au patrimoine culturel, de même que de la prise en compte des points de vue marquants concernant ces éléments lors de conception de la nouvelle communauté urbaine. Ces considérations en particulier feront partie intégrante de la conception des espaces publics;

f) intégrer et préserver les bâtiments individuels représentant des ressources d'importance du patrimoine local ou les éléments connexes, s'il y a lieu, dans le cadre des plans d'aménagement de quartier, à l'issue de consultations locales ou régionales et en tenant compte des dispositions de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* relatives à la désignation de biens.

2. Veiller à ce que les plans d'aménagement de quartier ayant trait aux terres adjacentes à celles désignées comme appartenant au district de conservation du patrimoine du hameau de Whitevale respectent les conditions suivantes :
   a) faire preuve d'une conception transitoire appropriée et d'une compatibilité avec le caractère existant du quartier, notamment en ce qui concerne l'utilisation des installations sociales, institutionnelles et récréatives, de même que des aires ouvertes, à des fins de zones tampon, tel que présenté à l'annexe 2 et qualifié d'aire ouverte patrimoniale de Whitevale;
   b) orienter le tracé des artères principales nord-sud et est-ouest de manière à les éloigner de la zone bâtie de la collectivité;
   c) dans la mesure du possible, protéger les éléments et les structures du patrimoine bâti;
   d) veiller à ce que les nouveaux aménagements soient dans l'ensemble conformes au caractère des bâtiments existants.
3. Reconnaître les liens culturels et spirituels qui rattachent les Premières nations à la zone de planification de l'aménagement et exiger que le processus d'aménagement soit respectueux de ces liens, notamment par la prise des mesures suivantes :
   a) solliciter activement les suggestions et les conseils des Premières nations;
   b) réfléchir aux meilleurs moyens de protéger ou de commémorer les sites archéologiques, ou d'en limiter l'excavation;
4. Exiger qu'une ou un archéologue agréé évalue toute altération, et en particulier tout nivellement, de terrain dans des zones du système du patrimoine naturel considérées offrir des possibilités archéologiques, sauf lorsque pareil nivellement ou altération est lié à des pratiques agricoles usuelles. Il s'agit dans toute la mesure du possible d'éviter de porter atteinte aux sites archéologiques existants.
5. Dans toute la mesure du possible, protéger les sites archéologiques d'importance connus sur place. Les mesures de protection sur place et d'évitement des sites archéologiques supposent :
   a) la délimitation exacte des sites archéologiques et de leur ampleur, grâce à une évaluation archéologique détaillée de catégorie 3;
   b) l'établissement de zones archéologiques sensibles compte tenu de la sensibilité manifeste de parcelles de terrains contenant des sites d'une importante valeur archéologique (p. ex., de complexes villages

autochtones). Vu que les sites de ce type risquent d'être perturbés par des aménagements et des modifications de l'utilisation du sol de petite envergure qui ne sont pas soumis aux dispositions détaillées de la *Loi sur l'aménagement du territoire* ou de la *Loi sur les évaluations environnementales*, leur protection à long terme devrait être envisagée grâce aux mesures suivantes :

   i le recours à des règlements de zonage prohibitifs, tel que l'autorise le paragraphe 34(1) de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, ou encore à d'autres conditions ou arrêtés interdisant toutes activités d'utilisation du sol futures susceptibles de perturber le sol sur ces sites;

   ii le recours à d'autres mécanismes de protection, tels que des servitudes du patrimoine, des accords ou conventions de lotissement et des utilisations du sol passives.

6. Malgré la présomption d'une protection des sites archéologiques sur place, réussir lorsqu'il y a lieu à limiter les retombées de tout aménagement sur des sites d'importance grâce à des évaluations de catégorie 3 et des excavations archéologiques systématiques de catégorie 4, conformément aux directives techniques du ministère de la Culture concernant les évaluations archéologiques.

7. Veiller à ce que toute perturbation de terrain ou modification d'un emplacement au sein de la zone de planification de l'aménagement du territoire, y compris pour des travaux publics tels que la construction de bermes et la stabilisation de pentes ou de talus, soit minimisée le plus possible et ne soit entreprise que d'une manière qui n'a pas pour effet de nuire à des sites archéologiques connus, des biens patrimoniaux ni à des éléments du paysages faisant partie du patrimoine culturel, et encore moins de les détruire.

4.3 Agriculture

Le présent Plan cherche à faire en sorte que l'utilisation du sol au sein de la Réserve agricole de Duffins-Rouge reste à jamais axée soit sur l'agriculture, soit sur la protection de l'environnement et la préservation du patrimoine, et ce en favorisant, à proximité de la zone urbaine, la présence d'une communauté agricole saine et autonome, qui cultive et vend localement ses produits agricoles et qui valorise les zones rurales et urbaines alentour.

Le Plan a pour vision à long terme de susciter et d'appuyer des utilisations du sol agricoles en facilitant la diversification des exploitations agricoles. Il favorise cette diversification grâce à la promotion et à la protection d'une gamme complète d'utilisations agricoles et de pratiques agricoles ordinaires.

Le Plan autorise un vaste éventail d'utilisations agricoles, d'utilisations secondaires et d'utilisations liées à l'agriculture susceptibles de renforcer la communauté agricole. Sa préparation prend appui, tel qu'il y a lieu, sur la Déclaration de principes provinciale, le Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005), les conseils de l'Équipe de consultation du secteur agricole et sur divers éléments du plan d'action agricole de la région du grand Toronto, qui a été rendu public en février 2005.

La Réserve agricole de Duffins-Rouge a été incluse dans le Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005). Néanmoins, selon la *Loi de 2005 sur la ceinture de verdure*, les politiques du présent Plan l'emportent sur celles du Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005), lorsqu'il y a lieu.

L'objet du présent Plan est d'établir des politiques qui, avec le temps, seront certaines de protéger les ressources de la Réserve agricole de Duffins Rouge en terres agricoles à fort rendement, de susciter des investissements dans le secteur agricole par l'intermédiaire d'entreprises à valeur ajoutée qui tirent parti de créneaux tels que la culture de fruits et légumes biologiques ou l'agrotourisme, et enfin, de favoriser des activités agricoles durables à même de contribuer, de façon limitée, à la sécurité alimentaire face aux aléas du marché mondial des denrées alimentaires.

Le Plan tient compte du fait que Green River, Whitevale et Cherrywood sont des hameaux importants possédant des racines historiques en tant que noyaux de la vie sociale et centres de services pour la région

alentour. Le maintien des utilisations existantes est préconisé, y compris toutes les utilisations à des fins d'habitation, d'emploi et d'activités commerciales, communautaires et récréatives. Ce Plan encourage les hameaux à appuyer les activités agricoles alentour en prévoyant des emplacements commerciaux et institutionnels pour des entreprises et des institutions agricoles et connexes.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du Plan en ce qui concerne l'agriculture sont les suivants :

1. accorder une protection permanente aux ressources de la Réserve en terres agricoles à fort rendement;
2. faciliter la diversification de l'économie agricole et donner aux agricultrices et agriculteurs la possibilité d'augmenter les recettes de leurs exploitations agricoles grâce à la vente de produits à valeur ajoutée ou à des utilisations secondaires, voire les deux;
3. promouvoir la souplesse des politiques relatives aux utilisations du sol autorisées sur les terres agricoles, de sorte à améliorer l'économie agricole de la Réserve agricole de Duffins-Rouge;
4. encourager les utilisations agricoles au sein de la Réserve agricole de Duffins-Rouge, quelles que soient leur nature, leur envergure ou leur intensité;
5. maximiser les possibilités de création d'une variété d'entreprises agricoles, petites et grandes en favorisant la création d'entreprises exploitées à temps partiel et à temps plein, en propriété privée comme aux termes de baux à long terme, tout en prévenant l'expansion des zones de peuplement dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge.

Ce plan établit trois désignations d'utilisation du sol en vue d'encourager et d'appuyer une variété d'utilisations et d'activités agricoles, de conserver des éléments naturels et d'interdire de nouveaux aménagements résidentiels ruraux dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge. Les trois désignations sont les suivantes : Réserve, hameaux et groupes d'habitations, tel qu'illustré à l'annexe 2.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

4.3.1 Agriculture

1. Autoriser les utilisations agricoles, les utilisations secondaires et les utilisations liées à l'agriculture existantes et nouvelles sur les terres désignées comme appartenant à la Réserve agricole de Duffins

Rouge, de sorte à tirer profit de leur proximité des zones urbaines et de leurs marchés.

2. Permettre les utilisations suivantes sur les terres désignées comme appartenant à la Réserve :
   a) les activités agricoles primaires, telles que définies dans la Déclaration de principes provinciale;
   b) les utilisations secondaires ou les activités auxiliaires, telles que définies dans la Déclaration de principes provinciale, qui sont accessoires à l'utilisation principale d'un bien, notamment les emplois à domicile, les industries à domicile et les utilisations qui produisent des produits agricoles à valeur ajoutée tirés de l'exploitation agricole du bien, comme par exemple les jardins communautaires et l'herboriculture, la vente saisonnière de fruits et légumes en bord de route, les chambres d'hôte à la ferme et les chenils;
   c) les nouvelles habitations sur des parcelles vacantes existant à la date de prise d'effet du présent Plan;
   d) les utilisations liées à l'agriculture, lorsque celles-ci sont de petite envergure, directement liées à l'exploitation agricole et nécessaires à proximité immédiate de l'exploitation agricole, telles que le séchage du grain ou l'entreposage de produits agricoles;
   e) les utilisations qui appuient directement les activités agricoles, y compris les boutiques d'artisanat, les industries artisanales et les cliniques vétérinaires;
   f) les utilisations par les collèges et les universités à des fins de recherche dans le domaine agricole.
3. Permettre la création de nouveaux lots sur les terres désignées comme appartenant à la Réserve, en autant que les lots nouvellement créés ou restants soient destinés à des utilisations agricoles et qu'ils soient d'une dimension minimale de 40 hectares (100 acres);
4. Interdire la création de lots à des fins résidentielles sur les terres désignées comme appartenant à la Réserve.
5. Permettre une séparation impliquant une légère modification de la limite des lots existants, en autant qu'elle n'entraîne pas la création de parcelles agricoles non viables ni la fragmentation de terres agricoles et qu'elle ne nuise à aucune activité agricole.
6. Exiger que les nouvelles utilisations du sol, y compris aux fins de lotissement, de même que les installations nouvelles ou les agrandissements d'installations existantes pour du bétail respectent la formule prescrite pour le calcul de la distance minimale.

4.3.2. Hameaux et groupes d'habitations

7. Préserver les hameaux de Green River, Whitevale et Cherrywood en tant que communautés résidentielles au sein desquelles les utilisations du sol sont complémentaires à celles de la communauté agricole et de

l'économie alentour. Les aménagements aux fins les plus variées sont autorisées le long des rues principales des hameaux existants et toute une gamme de services agricoles peuvent s'installer sur le territoire des hameaux s'ils servent la communauté agricole locale et tiennent compte des activités commerciales locales.

8. Exiger que l'envergure de l'aménagement des hameaux respecte le caractère agricole du présent Plan. La croissance résidentielle dans les hameaux de Whitevale, Cherrywood et Green River, est limitée à 25 pour 100 des habitations existantes, conformément aux plans de peuplement rural, étant entendu que la multiplication des habitations aura lieu uniquement si des études techniques confirment l'existence préalable d'une viabilisation suffisante.
9. Autoriser l'élaboration de plans de peuplement rural dans le contexte du plan officiel de la ville de Pickering, afin de continuer d'établir le cadre réglementaire nécessaire aux décisions en matière d'utilisation du sol touchant les hameaux de Whitevale, Cherrywood et Green River, étant entendu que celles-ci devront respecter les buts, objectifs et politiques du présent Plan.
10. Permettre les aménagements au sein des groupes d'habitations existants, en autant qu'ils restent conformes aux politiques du plan officiel de la municipalité régionale de Durham et que ces politiques respectent les buts, les objectifs et les politiques du présent Plan.
11. Interdire de nouveaux lotissements ruraux dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge.

4.3.3. Infrastructure

12. Interdire une extension plus poussée de l'infrastructure municipale de distribution d'eau et de collecte des eaux usées dans les terres appartenant à la Réserve agricole de Duffins-Rouge, sauf de la manière suivante :
    a) pour faciliter l'accroissement de la capacité du réseau d'égouts de York Durham;
    b) pour faire face à un problème sanitaire ou environnemental, si le conseil de la municipalité régionale de Durham le juge nécessaire et s'il est financièrement plus avantageux d'agrandir l'infrastructure municipale existante que de construire un réseau communal pour la distribution de l'eau ou la collecte des eaux usées, voire les deux.
13. Reconnaître les politiques relatives au réseau routier et au transport public énoncées à la section 4.5, en particulier la politique n° 3 liée aux futurs raccordements routiers au sein de la Réserve agricole de Duffins-Rouge, et permettre les artères principales multivoies nécessaires pour répondre aux besoins régionaux et interrégionaux en matière de transport. Le Plan a limité le plus possible le nombre de grandes artères multivoies qui traverseront la Réserve agricole de Duffins-Rouge en tenant compte des

prévisions en matière de déplacements.

14. Reconnaître les autres utilisations du sol relatives aux terres désignées comme appartenant à la Réserve agricole de Duffins-Rouge, y compris les suivantes :
    a) accès agricole – l'ouverture des emprises routières publiques requises pour donner accès aux terres agricoles est permise. Le nombre d'emprises routières non ouvertes au sein de la Réserve agricole est limité. Ces routes ne seront ouvertes qu'à des fins agricoles;
    b) services publics – les couloirs requis pour la viabilisation de la zone de planification de l'aménagement sont permis.

4.4

Installations sociales, institutionnelles ou récréatives et aires ouvertes

La nouvelle communauté urbaine nécessitera un vaste éventail d'installations sociales, institutionnelles ou récréatives, de même que des aires ouvertes, notamment des écoles, des parcs, des centres de loisirs, des garderies et des lieux de culte.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du présent Plan en ce qui a trait aux installations sociales, institutionnelles ou récréatives et aux aires ouvertes sont les suivants :

1. prévoir un nombre suffisant d'installations et d'endroits potentiels pour répondre aux besoins sociaux, institutionnels et récréatifs, de même qu'aux besoins en aires ouvertes;
2. veiller à ce que les installations soient situées à des endroits accessibles par divers moyens de transport;
3. veiller à ce que les installations soient, dans la mesure du possible, situées à des endroits tels qu'elles puissent servir aux habitants de deux quartiers, voire davantage;
4. utiliser les installations, de par leur emplacement et leur conception, comme tampons additionnels entre la zone bâtie et les aires sensibles sur le plan environnemental, renforçant ainsi l'intégrité écologique du système du patrimoine naturel;
5. utiliser les installations comme voies d'accès au système du patrimoine naturel, si possible et s'il y a lieu, reliant ainsi la communauté avec ce dernier, et ce en aménageant des débuts de sentiers ou de pistes, en prévoyant des services communs, tels que des places où stationner en fin de semaine, et d'autres commodités pour les habitants;

6. créer des liens matériels ou des associations avec le système du patrimoine naturel, afin d'aménager des possibilités d'activités éducatives et récréatives;
7. faciliter la liaison entre les sentiers ou pistes et les aires ouvertes, tout en minimisant ses retombées sur les activités agricoles dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Délimiter, à l'occasion d'une mise à jour du plan directeur de la ville relatif aux sentiers piétonniers et aux pistes cyclables, un réseau interrelié de sentiers piétonniers et de pistes cyclables et mixtes qui parcourent la nouvelle communauté urbaine et qui en relient les différents quartiers, les zones à utilisations mixtes, les zones d'emploi, le système du patrimoine naturel et les installations. Ce réseau étendu et interrelié, qui sera délimité avant ou durant l'élaboration des plans d'aménagement de quartier et des politiques afférentes, devrait remplir les fonctions suivantes :
   a) renforcer le tracé existant des emprises et droits de passage publics qui sillonnent les quartiers et aménager des liaisons vers les réseaux de sentiers et de pistes du système du patrimoine naturel grâce à une série de voies d'accès ou de débuts de sentiers ou de pistes communément associés aux installations sociales, institutionnelles ou récréatives, ou encore aux aires ouvertes;
   b) relier les quartiers aux installations sociales, institutionnelles ou récréatives, de même qu'à celles des aires ouvertes, situées à côté des quartiers, des zones à utilisations mixtes et des zones d'emploi;
   c) dans la mesure du possible, prévoir des trottoirs des deux côtés de chaque rue, sauf là où des rigoles sont aménagées pour faciliter le drainage de l'eau;
   d) prévoir des liaisons avec le réseau de pistes cyclables existant de la ville de Pickering, tel que présenté dans le plan directeur de la ville relatif aux sentiers piétonniers et aux pistes cyclables, de même qu'avec d'autres sentiers ou pistes d'envergure régionale, notamment ceux et celles du parc de la Rouge;
   e) dans la mesure du possible, prévoir des pistes ou des voies cyclables, voire les deux, dans les deux directions le long des artères principales et des routes collectrices, telles que représentées à l'annexe 4.
2. Au sein des hameaux et des groupes d'habitations, prévoir des trottoirs ou des allées piétonnières, voire les deux, en tenant compte des éléments des lignes directrices sur l'esthétique urbaine énoncées par le présent Plan pouvant s'appliquer aux zones de peuplement rural et aux zones agricoles.

3. Repérer les emplacements possibles pour les installations sociales, institutionnelles et récréatives, de même que les aires ouvertes, et faire un choix parmi ceux-ci dans le cadre des processus d'élaboration du plan directeur de viabilisation écologique et des plans d'aménagement de quartier. Le choix de l'emplacement de ces installations se fera compte tenu de la nécessité de prendre les mesures suivantes :
   a) mettre sur pied un groupement d'habitants intéressés à préserver le système du patrimoine naturel, voire en assurer une certaine supervision, de manière à garantir la sécurité et l'utilité du système et son intégration avec les quartiers;
   b) regrouper les installations, de manière à ce que les installations publiques se prêtent à des utilisations communes ou multiples;
   c) renforcer les liens entres les zones urbaines et les zones naturelles;
   d) promouvoir l'interaction entre les composantes environnementales et urbaines de la communauté.

4.5

Réseau de transport

Le Plan d'aménagement du centre de Pickering prévoit un réseau de transport incluant des routes, des rues résidentielles, des voies pour le transport en commun, des sentiers piétonniers et des pistes cyclables. Le Plan vise à établir un meilleur équilibre entre les différents moyens de transport, dans le sens d'une réduction des temps de déplacement et d'une promotion de la marche à pied.

Le réseau de transport de la zone de planification de l'aménagement est intégré au réseau de transport existant et proposé de la municipalité régionale de Durham, l'objectif principal étant de définir pour le centre de Pickering le meilleur système de transport interne (localisé) capable d'appuyer les besoins plus vastes en matière de transport de la municipalité régionale de Durham.

La zone de planification de l'aménagement sera traversée par des couloirs de transport en commun principaux et secondaires. Les couloirs principaux seront tels qu'ils pourront se transformer en voies de plus grande envergure, sur des emprises exclusives, et ainsi faciliter les déplacements locaux et interrégionaux. Les principaux couloirs de transport en commun représentés en annexe 4 du présent Plan sont la voie de transport en commun sur l'autoroute 407 (voie principale et raccordements), Brock Road et Taunton Road. Ces couloirs :

1. offrent un lien direct vers les régions de York et de Peel le long de l'autoroute 407, en plus de se prêter à d'importantes utilisations en matière d'institutions et d'emploi à proximité de l'autoroute;
2. offrent un lien direct vers la station du Réseau GO de Pickering sur la ligne de chemin de fer Lakeshore Est du Réseau GO le long de Brock Road, de même que vers le couloir de transport en commun sur l'autoroute 2;
3. sont reliés à tous les principaux points qui engendrent du trafic dans la ville de Pickering, le long de Brock Road comme de Whites Road;
4. sont reliés à l'emplacement d'un éventuel aéroport dont la construction est envisagée au nord de la zone de planification de l'aménagement.

Le recours à des modes et des technologies de liaison rapide par autobus est prévu le long de tous les grands couloirs de transport en commun, à commencer par des services d'autobus sur les voies de circulation mixtes pour aboutir à des autobus circulant dans des voies réservées aux véhicules à occupants multiples, voire dans des voies strictement réservées aux autobus.

Par ailleurs, le Réseau GO a repéré le couloir de chemin de fer de Seaton comme éventuel trajet pour des trains GO. Ce couloir, qui dessert les lotissements de Belleville et de Havelock, pourrait desservir la nouvelle communauté urbaine et le nouvel aéroport dont la construction est envisagée.

Les couloirs de transport en commun secondaires facilitent une augmentation de la fréquence de circulation des autobus et offrent la possibilité de convertir des voies de circulation en voies réservées aux véhicules à occupants multiples. Les couloirs secondaires prévus dans ce Plan incluent Whites Road, Rossland Road, Brock Road et l'autoroute 7. La communauté a été planifiée de sorte à ce que 90 pour 100 de ses habitants résident à 400 mètres de marche maximum, soit à 5 minutes à pied du transport en commun.

Le présent Plan, qui préconise surtout la diversification des modes de transport, prévoit la mise en place d'un vaste réseau de sentiers piétonniers et de pistes cyclables. Les trottoirs, les passages piétonniers et les allées devraient créer un environnement confortable et sécuritaire pour les piétons, et ainsi inciter les gens à se déplacer autrement qu'en voiture, avec tout ce que cela représente comme avantages pour la santé communautaire et les interactions sociales.

Au sein de la Réserve agricole de Duffins-Rouge, la priorité absolue en matière de transport est de veiller à satisfaire les besoins des agriculteurs, tout en prévoyant l'infrastructure et la mobilité nécessaires aux allées et venues des habitants locaux et des fournisseurs des exploitations agricoles entre la Réserve et la région alentour. Il existe certains couloirs au sein de la Réserve agricole de Duffins-Rouge, tels que la 14e avenue, le chemin de concessions 5, l'avenue Steeles et Taunton Road, qu'il convient de préserver à des fins de transport régional. Le reste des routes existantes seront maintenues avec leurs emprises ordinaires de 20 mètres de large.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du présent Plan en ce qui a trait au transport, au transport en commun et au réseau routier sont les suivants :

4.5.1. Transport en général

1. Permettre la circulation à l'année longue des personnes, des biens et des services dans le centre et dans la ville de Pickering, et ce de manière sécuritaire, pratique, fiable et efficace.

2. Créer un système de transport intégré, tenant compte des interrelations entre tous les types de routes et les divers modes de transport.
3. Veiller à l'existence d'une infrastructure interrégionale adéquate, grâce à des liaisons avec l'autoroute 407, le futur aéroport dont la construction est envisagée et les couloirs de transport en commun.
4. Intégrer le centre de Pickering avec les collectivités voisines.
5. Relier les routes aux sentiers et pistes pour piétons, cyclistes et autres et prévoir des accès sécuritaires au début de ces sentiers et pistes à pied, à bicyclette et en voiture.

4. 5.2. Transport en commun

6. Offrir des choix aux habitants en matière de transport par l'intermédiaire du plan directeur de viabilisation écologique et du processus d'élaboration des plans d'aménagement de quartier en prévoyant des installations et des couloirs pour différents modes de transport, y compris le transport en commun, la bicyclette et la marche.
7. Prévoir des couloirs de transport en commun secondaires sur l'ensemble du territoire de la nouvelle communauté urbaine, de sorte à ce que la majorité des habitants locaux n'aient que cinq minutes de marche à faire pour accéder à un mode de transport en commun.
8. Établir un réseau routier conçu de manière à satisfaire la demande actuelle et prévue en matière de transport en commun grâce à des couloirs de transport en commun principaux et secondaires.
9. Prévoir des arrêts d'autobus ou de tout autre mode de transport en commun aux carrefours d'activités clefs, de sorte à faciliter le transport en commun local et interrégional, de même que les passages d'un mode de transport à un autre.
10. Faciliter la prestation de services de transport en commun locaux qui desserviront tous les quartiers de la communauté.
11. Faciliter la mise en place de services de transport en commun parallèlement à l'aménagement de la communauté en veillant à la création d'un réseau routier interrelié, et ce par l'intermédiaire de conditions rattachées à l'approbation des plans de lotissement.

4.5.3. Réseau routier

12. Veiller à ce que les plans d'aménagement de quartier établissent un schéma de rues basé sur une grille modifiée qui présente un fort degré de perméabilité, l'accès à des emplacements clefs (parcs, éléments naturels, installations publiques, points de repère) et qui favorise les déplacements à pied et à bicyclette.

13. Concevoir les routes en tenant compte des conditions de circulation qui y règneront et des critères de sécurité pertinents, en réduisant le plus possible la largeur des emprises routières de manière à obtenir des paysages de rues et des quartiers plus pittoresques.
14. Assortir la conception des routes, lorsqu'il y a lieu, de voies étroites, de stationnements de rue et de terre-pleins centraux, afin de ralentir le trafic qui passe par les zones résidentielles et les centres de voisinage à utilisations mixtes.
15. Reconnaître dans le cadre du processus de planification par quartier que les routes constituent de précieuses aires ouvertes qu'il s'agit de concevoir de manière à relier le reste du système d'aires ouvertes.
16. Assortir l'approbation des plans de lotissements de conditions telles que les accotements soient paysagés et les rues plantées d'arbres pour donner de l'ombre, embellir les quartiers et limiter les ruissellements d'eau.
17. Réduire la migration alternante à travers les communautés agricoles par des mesures de gestion du trafic.
18. Tenir compte des déplacements à faible vitesse des véhicules ou machines agricoles le long des routes de la Réserve agricole de Duffins-Rouge.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Décider, à l'issue d'une évaluation environnementale, de l'emplacement exact de la future station du Réseau GO, dont l'implantation est théoriquement envisagée du côté ouest de Brock Road au nord de la voie de chemin de fer de CP Rail :
   a) si le résultat de l'évaluation environnementale est tel qu'un ou plusieurs autres emplacements sont envisagés, la station peut être créée ailleurs, sans modification du présent Plan;
   b) après avoir choisi un ou plusieurs emplacements possibles pour la station, il s'agira de réexaminer les utilisations du sol voisines, de manière à ce qu'une variété et une intensité appropriées d'utilisations soient autorisées.
2. Exiger la création d'une communauté vivable, axée sur le transport en commun, avec des aménagements mixtes, et notamment à forte densité, le long des axes de transport en commun.
3. Reconnaître que les nouveaux raccordements des routes de dégagement représentés par des traits hachurés à l'annexe 4 sont approximatifs et que leur tracé, la largeur de leurs emprises, leur classification, les espacements entre les intersections, de même que leur structure, leur emplacement et leur conception

sont susceptibles de changer à l'issue des évaluations environnementales requises les concernant. Les questions ci-après sont prises en considération dans le cadre de ces évaluations environnementales :

a) l'emplacement approprié, la conception structurelle et l'espacement des intersections de l'extension du 3e chemin de concessions à l'ouest, au-delà des voies de chemin de fer de CP Rail et du ruisseau Duffins ouest;
b) la faisabilité du point de vue de l'environnement, du génie mécanique et des coûts, de l'extension de la route Sideline Road 24 au nord de Taunton Road vers la route collectrice est-ouest allant vers le sud;
c) l'emplacement et la conception structurelle de la voie de raccordement de la route Sideline Road 26 par-dessus le ruisseau Duffins ouest, y compris la prise en considération aussi bien d'une structure autonome au sud du pont de la route Taunton Road que d'une structure adjacente ou reliée à ce même pont.

4. Planifier la construction de deux échangeurs pour l'autoroute 407, l'un à hauteur de la route Sideline 26, l'autre à hauteur de la route Sideline 22. La mise en chantier de ces échangeurs sera fonction de l'achèvement d'une évaluation des besoins effectuée dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de viabilisation écologique, en consultation avec le ministère des Transports et la société 407 ETR Express Toll Route.

5. Adapter la largeur des emprises routières aux exigences fonctionnelles connues, si possible et s'il y a lieu, afin de limiter les effets sur l'environnement.

6. Protéger le mieux possible les éléments du patrimoine présents le long des routes de concessions et des routes Sideline existantes (p. ex., Sidelines 34, 32, 30, 28, 26, 24 et 22 et chemins de concession 3, 4 et 5) dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge, de même qu'au sein du système du patrimoine naturel, et ce en prenant les mesures suivantes :

a) dans la mesure du possible, incorporer les routes et les pistes de circulation existantes à la zone de planification de l'aménagement du territoire en tant que routes auxiliaires, de sorte à éviter la perte de leurs attributs patrimoniaux qu'entraînerait leur élargissement;
b) lorsqu'un élargissement est inévitable, veiller à ce qu'il soit effectué d'une manière qui protège, incorpore ou commémore des éléments patrimoniaux clefs;
c) reconnaître le caractère patrimonial particulier de la partie du couloir de Whitevale Road (chemin de concessions 5) située à l'ouest de la route Sideline 22, et exiger que la conception des nouveaux aménagements contigus à ce couloir soit compatible avec les structures, les éléments et les sites patrimoniaux existants;

d) prévoir dans la mesure du possible des tronçons de routes comportant des tranchées de drainage plutôt que des bordures de chaussée, de manière à contribuer à l'extension visuelle des routes rurales dans les nouveaux quartiers;

e) faire en sorte que le tracé de Brock Road à l'est rejoigne le futur échangeur de l'autoroute 407, tout en préservant le tracé actuel de Brock Road et en offrant localement un accès et une sortie de l'autoroute à proximité de Brougham;

f) protéger et conserver autant que possible des éléments caractéristiques, tels que les limites forestières et les haies, associés aux réserves routières traditionnelles.

7. Autoriser la création d'allées destinées à donner accès à la partie arrière des lots résidentiels et commerciaux dans des zones résidentielles ou des zones à utilisations mixtes.

8. Si possible et s'il y a lieu, utiliser des normes de conception permettant de rétrécir la largeur des emprises routières, de manière à limiter leurs effets sur le système du patrimoine naturel et à obtenir un tissu urbain compact.

4.6

Viabilisation

Le Plan d'aménagement du Centre de Pickering prévoit la viabilisation de la nouvelle communauté urbaine grâce à un réseau de services d'évacuation des eaux pluviales, de distribution d'eau, de collecte des eaux usées et d'autres services publics. L'annexe 5 du présent Plan présente une ébauche de réseaux de distribution d'eau et de collecte des eaux usées. Le plan de gestion des bassins versants des ruisseaux Duffins et Carruthers, produit par l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, contient des recommandations précises qui seront suivies à l'échelle des bassins versants par l'intermédiaire des processus d'élaboration du plan directeur de viabilisation écologique et des plans d'aménagement de quartier.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du présent Plan en ce qui a trait à la viabilisation des terrains sont les suivants :

1. protéger la quantité et la qualité de l'eau souterraine;
2. protéger et améliorer dans la mesure du possible la qualité de l'eau de surface;
3. préserver le cycle hydrologique naturel et les fonctions des bassins versants;
4. prévenir les risques accrus d'inondation et d'érosion fluviale;
5. combler les lacunes au sein du réseau de services du centre de Pickering;
6. fournir des services de gestion de l'eau, des eaux pluviales et des eaux usées qui soient efficaces, qui fassent une utilisation optimale de l'infrastructure existante et qui minimisent les coûts liés au cycle de vie du matériel.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Mettre au point un plan directeur de viabilisation écologique énonçant en détail les besoins en matière de prestation de services fonctionnels pour l'ensemble de la zone de planification de l'aménagement et, parallèlement, élaborer un plan de mise en œuvre progressive pour la construction des principales installations communautaires, des grands axes routiers et des services essentiels de gestion de l'eau, des eaux pluviales et des eaux usées.
2. Exiger, avant l'approbation des ébauches de plans de lotissement, la présentation de plans de viabilisation fonctionnelle faisant ressortir de quelle manière les objectifs établis dans le plan directeur de viabilisation écologique et dans les plans d'aménagement de quartier seront atteints. L'élaboration des plans de viabilisation fonctionnelle tiendra compte de la pérennité des terres marécageuses adjacentes ou autres auxquelles les travaux de viabilisation risquent de porter atteinte en étudiant la possibilité de multiplier les installations de gestion des eaux pluviales ou d'adopter d'autres solutions spécifiquement adaptées aux circonstances locales en amont des terres marécageuses.
3. Reconnaître que le cadre de viabilisation présenté à l'annexe 5 ne reflète qu'une conception préliminaire et que l'alignement des installations linéaires, l'emplacement des postes de pompage et des réservoirs, les traversées du système du patrimoine naturel et d'autres éléments sont sujets à révision à l'issue des évaluations environnementales requises ou à la lumière du plan directeur de viabilisation écologique.
4. Étudier la possibilité d'utiliser des technologies viables pour la collecte, l'adduction et le traitement des écoulements d'averse. Envisager de planifier la mise en œuvre dans certaines zones d'un plan d'aménagement pleinement écologique, assorti d'une infrastructure compatible.
5. Permettre les bassins de retenue des eaux pluviales sur l'ensemble des terres, quelle que soit leur désignation, en autant que leur planification et leur conception respectent les principes suivants :
   a) les bassins de retenue des eaux pluviales sont interdits au sein des éléments d'importance sur le plan écologique, tels que les terres marécageuses et les boisés, ou encore le long de la ligne de rivage du lac Iroquois;
   b) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient être autonomes;
   c) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient éviter la déviation des eaux des sous-bassins hydrographiques;
   d) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient être assortis d'une zone tampon appropriée à côté de l'élément écologique le plus proche;

e) les écoulements vers des terres marécageuses devraient se faire par débit sortant direct;
f) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient préserver l'équilibre hydrique des terres marécageuses dans son état antérieur à tout aménagement;
g) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient être naturalisés moyennant la plantation d'espèces végétales autochtones;
h) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient dans toute la mesure du possible équilibrer les infiltrations dans l'eau souterraine sur leurs zones de captage;
i) les bassins de retenue des eaux pluviales devraient traiter le ruissellement de surface sur les routes;
j) une conception autre qu'urbaine et des normes différentes pour les profils en travers des routes devraient être envisagées pour traiter les eaux de ruissellement de façon locale.

6. Tenir compte des principes ci-après durant la planification et la conception des couloirs de transport et de services publics, étant entendu que des intersections ou traversées additionnelles du système du patrimoine naturel sont requises pour répondre aux besoins de la nouvelle communauté en matière de transport et d'infrastructure :
a) éviter autant que possible de faire passer les routes et les services publics par le système du patrimoine naturel;
b) situer les traversées inévitables du système du patrimoine naturel au même endroit que d'autres traversées de routes ou de services publics;
c) là où des routes et des services publics doivent traverser le système de patrimoine naturel alors qu'il n'y a pas de traversée préexistante, aménager le couloir nécessaire sur des terres agricoles, dans des prairies ou dans des aires de succession écologique réussie;
d) ne faire passer des couloirs par des éléments naturels d'importance qu'à condition d'avoir la preuve qu'il n'existe aucune autre solution raisonnable;
e) en cas d'intrusion dans un élément naturel d'importance, prendre toutes les précautions possibles pour limiter celle-ci et ses retombées et pour la situer à la périphérie de l'élément naturel, de sorte à éviter la fragmentation du système du patrimoine naturel;
f) traverser les vallées à leurs points les plus étroits, dans la mesure du possible;
g) en cas de recours à des buses, utiliser des buses tubulaires surdimensionnées placées sous terre, afin d'aménager des passages aquatiques et terrestres;
h) veiller à ce que les types de structures érigées pour les traversées, conformément au plan directeur de viabilisation écologique, maximisent la préservation de l'habitat naturel et permettent les déplacements usuels de la faune;
i) acheminer le ruissellement de surface vers les hauts plateaux adjacents plutôt que de laisser l'eau

s'écouler des structures vers les vallées en-dessous.

7. Planifier et installer l'ensemble des services publics et privés dont la municipalité a approuvé l'installation, et ce de façon intégrée, en creusant une ou plusieurs tranchées communes et en procédant dans toute la mesure du possible à des installations simultanées.
8. Pour éviter que les paysages de rues ne deviennent trop encombrés, intégrer, grouper ou combiner si possible l'infrastructure publique et privée en surface. Il s'agit d'envisager l'utilisation en commun des pylônes et le recours à des installations de transport d'électricité submersibles.

4.7 Emploi

Une croissance équilibrée dans le centre de Pickering, tant sur le plan des habitations que de l'emploi, devrait donner naissance à une collectivité économiquement et financièrement viable à long terme. Le Plan d'aménagement du centre de Pickering détermine où les utilisations du sol à des fins d'emploi seront autorisées dans la zone de planification de l'aménagement et quelle forme devraient prendre les nouvelles constructions à ces endroits. La souplesse du Plan en ce qui a trait à l'allure des constructions et à l'éventail des utilisations aux fins d'emploi dans les zones d'emploi désignées vise à répondre à l'évolution des préférences des entreprises comme à celle des méthodes de production, qui ont entraîné ces vingt dernières années une grande diversification des aménagements dans les zones d'emploi.

Au centre de Pickering, un facteur local additionnel qui entre en ligne de compte est l'éventuelle création d'un aéroport, avec ce que cela pourrait engendrer comme activité économique et comme nouvelle demande en matière de terres axées sur l'emploi. La désignation de certaines terres comme faisant partie d'une zone d'emploi au centre de Pickering tient compte de ce facteur, les terres idéales pour l'emploi étant situées à proximité de l'aéroport proposé et des échangeurs de l'autoroute 407.

Le présent Plan préconise la mise en place d'un réseau de télécommunications à haute vitesse qui, à terme, reliera l'ensemble des habitations, des entreprises, des institutions et des installations de la zone de planification de l'aménagement du territoire à la ville de Pickering et au reste de la région du grand Toronto, permettant ainsi le libre échange et la dissémination de l'information, des connaissances et des compétences.

Le Plan favorise par ailleurs la création d'une variété d'emplois « au service de la population locale », y compris les services personnels, les emplois dans le secteur de la vente au détail ou encore les emplois institutionnels, notamment dans les domaines de l'éducation, des soins de santé et de la fonction publique. Les emplois au service de la population sont en général dispersés dans l'ensemble de la collectivité, entrant dans la composition des zones résidentielles et des zones à utilisations mixtes. C'est pourquoi les constructions hébergeant ce type d'emplois prennent des formes très variées, pouvant aller d'une vaste enfilade de commerces à des maisons individuelles dans le cas de personnes travaillant à domicile. Ces utilisations seront réparties entre divers secteurs de la collectivité, selon la nature des activités génératrices d'emplois.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du présent Plan en ce qui a trait à la viabilisation des terrains sont les suivants :

1. attirer et conserver des possibilités d'emploi de grande qualité qui reflètent les besoins de la collectivité du centre de Pickering, de la ville de Pickering et de la municipalité régionale de Durham;
2. créer suffisamment de possibilités d'emploi dans la zone de planification de l'aménagement du territoire par rapport à la population, à raison d'environ un emploi par deux habitants;
3. désigner des terres convenant à cette utilisation comme étant des terres idéales pour l'emploi dans des secteurs à proximité des autoroutes et de l'aéroport dont la construction est envisagée;
4. faciliter les emplois indépendants, y compris les emplois à domicile, en offrant aux petites entreprises toute une gamme de possibilités de croissance et d'expansion dans des cadres appropriés au sein de la nouvelle communauté urbaine;
5. veiller à ce que les zones d'emploi soient aisément accessibles en voiture, en transport en commun, à bicyclette et à pied;
6. veiller à ce que les utilisations de grande envergure à des fins d'emploi adjacentes à des utilisations résidentielles soient convenablement séparées de ces dernières au moyen de zones tampon constituant une barrière visuelle;
7. séparer les utilisations liées à l'emploi qui engendrent un fort trafic de camions des utilisations résidentielles, de manière à limiter la circulation des poids lourds dans les quartiers résidentiels.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Promouvoir les possibilités de relations étroites entre les lieux de travail et de résidence en favorisant la création d'emplois comme suit :
   a) principalement dans les zones à utilisations mixtes et les zones d'emploi telles que représentées à l'annexe 2 du présent Plan;
   b) dans les établissements institutionnels et les noyaux commerciaux mineurs dans l'ensemble des zones résidentielles;
   c) à domicile dans l'ensemble des zones résidentielles.
2. Exiger des seuils de nuisance élevés pour les aménagements, y compris les aménagements des espaces extérieurs, dans les zones désignées comme étant idéales pour l'emploi.

3. Veiller à ce que les zones d'emploi soient aisément accessibles par différents moyens de transport, notamment en voiture, en transport en commun, à bicyclette et à pied.

4. Exiger l'exécution d'une étude des zones d'emploi avant l'achèvement d'un premier plan d'aménagement pour les terres désignées comme étant idéales pour l'emploi. Cette étude devra :
   a) établir une stratégie de viabilisation des terres d'emploi dès le début de l'aménagement de la nouvelle communauté urbaine;
   b) énoncer une gamme d'utilisations autorisées, en tenant compte de la compatibilité à long terme de ces utilisations avec l'aéroport dont la construction est envisagée;
   c) décider s'il y aurait lieu d'envisager d'autres utilisations en plus, ou à la place, des utilisations comme terres idéales pour l'emploi en ce qui concerne les terres situées le long de la voie de contournement de Brock Road et à des endroits clefs le long de l'autoroute 407 (p. ex., des utilisations résidentielles à forte densité), à côté de la route Sideline 16 (p. ex., des utilisations récréatives) ou encore entre l'autoroute 407 et l'extrémité sud du hameau de Brougham (p. ex., des utilisations à des fins de bureaux et de commerces ou à des fins communautaires);
   d) exiger l'adoption de normes en matière de zonage et de seuils de nuisance;
   e) choisir la jonction appropriée entre les nouvelles utilisations du sol et les hameaux de Green River et de Brougham, qui peut prendre la forme d'une zone tampon, soumise à des seuils de nuisance et à des restrictions en matière d'utilisations.

5. Autoriser les utilisations du sol appropriées à des fins de commerce et de vente au détail sur les terres auxquelles se rapportent les désignations suivantes prévues dans le plan officiel de la ville de Pickering : zones à faible densité, zones à densité moyenne, carrefours d'activités locaux, carrefours d'activités communautaires, couloirs mixtes et terres idéales pour l'emploi.

6. Prévoir des utilisations du sol à des fins de commerce et de vente au détail, y compris la prestation de services, dans la nouvelle communauté urbaine, en quantité suffisante pour répondre aux besoins des habitants et des entreprises locales, sous des formes et à des emplacements compatibles avec les buts et les objectifs du présent Plan en matière d'esthétique urbaine.

7. Par l'intermédiaire du processus de planification par quartier, définir et établir pour la nouvelle communauté urbaine une hiérarchie d'utilisations à des fins de commerce et de vente au détail qui tienne compte, entre autres, des facteurs régissant l'offre et la demande à l'échelle de la ville et de la région, de même que des politiques du plan officiel de la ville de Pickering relatives à la primauté du centre-ville et des utilisations à des fins commerciales spéciales.

4.8

Logement et utilisations mixtes

Le plan d'aménagement du centre de Pickering prévoit des aménagements résidentiels de nature et de densités variées au sein de la nouvelle communauté urbaine. La plupart des bâtiments devraient être construits à même le niveau du sol, en rapport direct avec les rues publiques. Les constructions devraient être de dimensions modestes, mais les densités néanmoins suffisantes pour engendrer des rues et une vie communautaire animées, notamment par l'intermédiaire de magasins de voisinage, d'installations sociales et de parcs, ou encore du transport en commun.

Les zones réservées au logement et aux utilisations mixtes sont des parcelles de haut plateau situées au sein de la nouvelle communauté urbaine et entourées du système du patrimoine naturel. Ces parcelles, de forme irrégulière compte tenu de la topographie naturelle de la région, sont pour la plupart définies par la disposition du réseau hydrographique, chacune d'elles faisant partie d'un seul bassin versant.

Le plan prévoit l'aménagement de 13 quartiers urbains dans Seaton, dont l'un sera associé au hameau existant de Whitevale. Ces quartiers varieront en superficie de 40 à 80 hectares et chacun d'eux pourra accueillir entre 3 000 et 5 000 personnes. En règle générale, les limites des quartiers seront à cinq minutes de marche, autrement dit à quelque 400 mètres de leur centre.

La communauté urbaine devrait pouvoir s'élargir et évoluer avec le temps. Il se peut que certains secteurs restent vacants jusqu'à l'émergence d'une demande pour des habitations à plus forte densité, qui intervient en général à un stade plus avancé d'un aménagement; d'autres secteurs seront conçus au départ pour des aménagements à plus faible densité en vue d'utilisations mixtes, mais seront réaménagés à une date ultérieure pour répondre à la demande anticipée de constructions plus denses.

Objectifs

Les objectifs spécifiques du présent Plan en ce qui a trait au logement et aux utilisations mixtes sont les suivants :

1. aménager des zones urbaines qui créent un sentiment d'appartenance à la communauté et favorisent les interactions sociales, tout en étant esthétiquement agréables;
2. prévoir un choix suffisant de logements adaptés aux besoins actuels et futurs et aux caractéristiques de la population anticipée sur le plan de leurs formes, emplacements, tailles, coûts et modes d'occupation;
3. planifier la communauté en fonction d'une population pouvant atteindre 60 000 personnes;
4. établir une densité minimale pour les aménagements résidentiels, afin que la communauté soit dès le début conçue de manière à favoriser le recours au transport en commun;
5. aménager des zones à utilisations mixtes favorables à une combinaison d'utilisations résidentielles à plus forte densité et d'utilisations commerciales et institutionnelles connexes, susceptibles d'être intensifiées avec le temps;
6. prévoir d'accueillir le plus grand nombre de nouveaux habitants possible à la lumière de la demande actuelle du marché et de la demande prévue, afin de pouvoir satisfaire les besoins de la croissance démographique anticipée en rapport avec l'ébauche de plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe.

Politiques

Les politiques suivantes sont incorporées au Plan pour faciliter l'atteinte des objectifs ci-dessus :

1. Exiger la mise au point de stratégies appropriées d'aménagement progressif des quartiers avant d'autoriser des aménagements résidentiels.
2. Fixer les valeurs minimales et maximales des densités résidentielles nettes suivantes, exprimées en unités par hectare :
   a) carrefours d'activités locaux : plus de 40 et jusqu'à 80;
   b) carrefours d'activités communautaires : plus de 80 et jusqu'à 140;
   c) couloirs mixtes : plus de 40 et jusqu'à 140;
   d) zone à faible densité : plus de 25 et jusqu'à 40;
   e) zone à densité moyenne : plus de 40 et jusqu'à 80;
   f) zone à densité élevée : plus de 140 et jusqu'à 250.

3. Définir l'expression « densité résidentielle nette » comme étant le nombre total d'habitations par hectare d'emplacement net dans une zone résidentielle, et l'expression « emplacement net dans une zone résidentielle » comme étant la superficie totale de terrain qui, dans le cadre d'une proposition d'aménagement, est désignée à des fins résidentielles et auxiliaires en application du présent Plan et qui, pour les ébauches de plans de lotissement, inclut toute l'étendue désignée comme résidentielle de l'ensemble des lots résidentiels du plan, à l'exclusion toutefois des routes publiques et de leur élargissement, des parcs publics, des terres non aménageables, des emplacements des écoles et d'autres terrains réservés à des utilisations publiques. Aux fins du présent Plan, des « propositions d'aménagement » doivent être produites à l'échelle de quartiers tout entiers.

4. Arrêter une stratégie avant l'approbation des plans d'aménagement de quartier prévoyant en détail les moyens par lesquels sera atteint l'objectif de faire en sorte que 25 pour 100 des nouvelles unités d'habitation prendront la forme de logements considérés abordables pour des ménages à faible ou moyen revenu. Cette stratégie, qui devra préciser les formes de logement appropriées prévues, sera mise en œuvre par l'intermédiaire des plans d'aménagement de quartier. La contribution aux 25 pour 100 visés pourra varier d'un quartier à l'autre.

5. Exiger qu'un plan d'aménagement de quartier et des politiques afférentes soient établis pour chacun des 13 quartiers. Les plans d'aménagement de quartier devront inclure ce qui suit :
   a) l'élaboration d'un plan pour les réseaux de sentiers piétonniers et de pistes cyclables basé sur le réseau général élaboré dans le cadre du plan directeur de viabilisation écologique;
   b) la prise en considération des évaluations archéologiques et patrimoniales antérieures;
   c) le repérage des limites de drainage et de l'emplacement des installations du système de gestion des eaux pluviales, l'établissement de la nature et de la taille de ces dernières, de la quantité et de la qualité de leur débit prévisionnel, et enfin des objectifs en matière de sédimentation d'après les conclusions tirées en application du plan directeur de viabilisation environnementale et des plans de viabilisation fonctionnelle;
   d) l'inventaire détaillé des besoins en matière d'installations communautaires;
   e) l'énoncé des mesures prévues dans divers quartiers visant la durabilité écologique.

6. Baser la planification détaillée par l'intermédiaire des plans d'aménagement de quartier, des plans de lotissement et des plans d'implantation sur les principes suivants :
   a) créer des quartiers denses, renfermant des utilisations du sol assez variées pour répondre aux besoins des personnes qui y habitent ou qui y viennent en visite;
   b) veiller à l'intégration tant horizontale que verticale des utilisations à des fins de commerce,

d'habitation ou d'emploi, de sorte à ce que les centres de voisinage deviennent des destinations très recherchées, en plus de leur desserte par le transport en commun et de leur proximité à des aires ouvertes;

c) prévoir des lots de différentes dimensions, de manière à favoriser la construction de logements de nature et de taille variées et à maximiser les possibilités d'intensification future, en particulier au sein des carrefours d'activités et des couloirs à utilisations mixtes;

d) tenir compte des besoins des piétons en matière de sécurité et de confort au moment de décider de l'emplacement et de la conception des arrêts de transport en commun, des garderies et des installations communautaires;

e) situer les emplacements les plus denses à l'endroit des centres de voisinage;

f) varier la conception des pâtés de maisons et le tracé des rues, en tenant compte d'éléments naturels tels que des terrains boisés, des ruisseaux et des particularités topographiques pour embellir les vues et donner un caractère distinct à chaque quartier;

g) permettre la prise en compte dans les dimensions individuelles des lots des éléments du patrimoine naturel et culturel alentour;

h) reléguer les garages au rang d'élément subordonné des aménagements résidentiels par l'intermédiaire des processus de zonage et d'approbation des plans de lotissement;

i) lorsqu'il y a lieu, prévoir des allées permettant d'aménager des garages ailleurs qu'accolés ou intégrés aux maisons et bâtiments;

j) veiller à ce que les aires de stationnement en surface ne constituent pas un élément typique des aménagements à utilisations mixtes.

5 Mise en œuvre

5.1 **Processus de mise en œuvre pour la communauté urbaine**
page 66

5.2 **Plan officiel de la ville de Pickering**
page 69

5.3 **Plan officiel de la municipalité régionale de Durham**
page 70

5.4 **Adaptation au changement et suivi**
page 72

5.5 **Processus de mise en œuvre pour la Réserve agricole de Duffins-Rouge**
page 74

Le présent Plan prend appui sur les politiques énoncées dans la Déclaration de principes provinciale (DPP) faite en vertu de l'article 3 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, ainsi que dans le Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005). Il convient de le lire à la lumière de ces documents, de même que des autres politiques, règlements ou normes applicables en matière de planification de l'utilisation du sol, tels que modifiés de temps à autre. Sauf indication contraire dans le présent Plan, les politiques établies dans le Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005) s'appliquent aux terres comprises dans la Réserve agricole de Duffins-Rouge. Sauf indication contraire dans le présent Plan ou disposition contraire dans le Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005), les politiques énoncées dans la Déclaration de principes provinciale s'appliquent aux terres comprises dans la zone de planification de l'aménagement du centre de Pickering.

Lorsque le plan reprend des mots ou expressions qui figurent dans la Déclaration de principes provinciale ou dans le Plan de la ceinture de verdure (Règlement de l'Ontario 208/2005), il leur donne le même sens que celui établi dans les définitions retenues aux fins de ces documents. Il s'agit de prendre connaissance de l'intégralité du présent Plan, vu la possibilité que des politiques énoncées dans plusieurs de ses sections s'appliquent à des utilisations du sol existantes ou proposées.

5.1

Processus de mise en œuvre pour la communauté urbaine

L'atteinte des buts et des objectifs du Plan d'aménagement du centre de Pickering dépendra d'une mise en œuvre efficace de ce dernier, tant par les organismes publics compétents au palier provincial et municipal que par les organismes intéressés au sein du secteur privé. L'aménagement de la partie urbaine de la communauté du centre de Pickering passera par l'élaboration d'un plan d'aménagement détaillé pour chacun des quartiers délimités selon les politiques de la ville en matière d'aménagement du territoire et selon le cadre de planification de l'utilisation du sol et les politiques établies dans le présent Plan.

Le processus de mise en œuvre de la partie du présent Plan relative à la communauté urbaine sera le suivant :

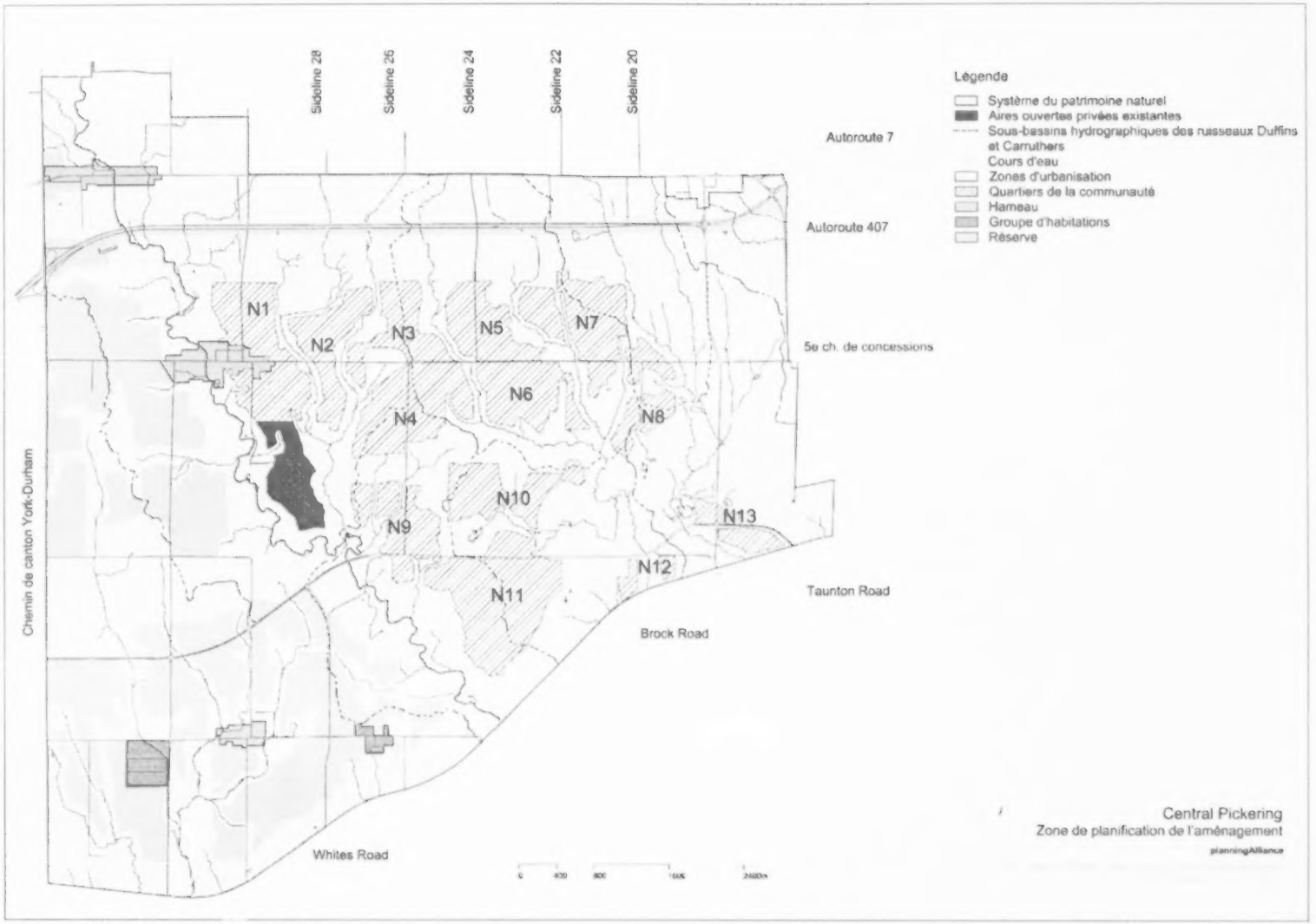
1. Les plans d'aménagement de quartier se conformeront aux politiques énoncées dans le présent Plan. L'élaboration des plans détaillées d'aménagement par quartier, qui seront mis en œuvre moyennant une modification du plan officiel de la ville de Pickering, devra avoir lieu soit avant l'approbation des plans de lotissement individuels ou d'autres formes d'approbations requises en matière d'aménagement, soit en parallèle avec celles-ci.
2. Lors de l'élaboration des plans d'aménagement par quartier, la ville de Pickering et les promoteurs tiendront compte des annexes 6, 7, 8 et 9, qui visent à donner des indications quant à la nature et au contenu des plans d'aménagement de quartier et qui, ajoutées aux politiques énoncées dans le présent Plan, donnent une idée de la manière d'atteindre les buts et les objectifs de ce dernier. Ces annexes n'établissent aucune règle obligatoire, mais se veulent plutôt des illustrations des principes et des politiques clefs que les plans d'aménagement de quartier devraient aborder.
3. Le présent Plan prévoit la modification de la portée du chapitre 11 du plan officiel de la ville de Pickering, qui contient des politiques applicables à chacun des 15 quartiers urbains existants de la ville, de

manière à inclure les 13 quartiers (tels qu'illustrés dans le diagramme ci-après) dans la partie urbaine du centre de Pickering présentée un peu plus loin à l'annexe 2. L'élaboration des plans détaillés d'aménagement par quartier se fera conformément aux exigences du présent Plan, du plan officiel de la municipalité régionale de Durham et du plan officiel de la ville de Pickering. Les plans d'aménagement de quartier seront à la base des modifications apportées à la partie III, chapitre 11 du plan officiel de la ville de Pickering.

4. Les plans d'aménagement de quartier seront présentés au ministère des Affaires municipales et du Logement, qui examinera s'ils sont bien conformes au présent Plan et qui fera des observations à cet égard. Ces plans d'aménagement de quartier, de même que les modifications apportées au plan officiel de la ville de Pickering, devront se conformer au présent Plan et mettre en œuvre les buts, les objectifs et les politiques de la province, tels que celui-ci les énonce.

5. L'une des politiques du présent Plan est d'exiger, avant l'approbation des plans d'aménagement de quartier ou en même temps que celle-ci, la mise en œuvre de mesures et d'ententes financières appropriées, y compris des ententes préliminaires, des ententes de partage des coûts et des ententes relatives aux redevances d'exploitation, afin de garantir que l'aménagement de la communauté ne devienne pas un fardeau financier pour la ville de Pickering ni pour la municipalité régionale de Durham en ce qui a trait aux installations, aux services et à l'infrastructure. Il s'agit d'assortir les approbations requises en matière d'aménagement de conditions telles que l'ensemble des parties bénéficiaires des services et des installations communautaires partagent équitablement les coûts liés à leur mise en place et de veiller à ce que ces coûts soient conformes aux résultats d'une étude d'impact financier à laquelle la ville de Pickering et la municipalité régionale de Durham devront procéder.

Le présent Plan préconise que le processus de planification de l'aménagement par quartier et les approbations des plans de lotissement subséquentes prennent appui sur le processus et les procédures qui existent à l'échelle locale concernant les approbations liées à l'aménagement du territoire et que la mise en œuvre des documents d'aménagement tire profit du savoir-faire local en la matière.


Sideline 28
Sideline 26
Sideline 24
Sideline 22
Sideline 20
Autoroute 7
Autoroute 407
5e ch. de concessions
Taunton Road
Brock Road
Whites Road
Chemin de canton York-Durham
N1
N2
N3
N4
N5
N6
N7
N8
N9
N10
N11
N12
N13
Légende
Système du patrimoine naturel
Aires ouvertes privées existantes
Sous-bassins hydrographiques des ruisseaux Duffins et Carruthers
Cours d'eau
Zones d'urbanisation
Quartiers de la communauté
Hameau
Groupe d'habitations
Réserve
Central Pickering
Zone de planification de l'aménagement
planningAlliance

5.2

Plan officiel de la ville de Pickering

L'élaboration du présent Plan est basée sur le principe que sa mise en œuvre passera par une série de modifications du plan officiel de la ville de Pickering. Les désignations des terres aux fins de l'utilisation du sol et les politiques connexes ont été mises au point de manière à respecter le format et le style de ce plan officiel. Les parties de ce plan officiel se rapportant à la communauté urbaine du centre de Pickering seront sujettes à d'autres modifications au rythme de l'aménagement des quartiers, étant entendu que les plans d'aménagement de quartier devront être intégrés au chapitre 11 du plan officiel de la ville de Pickering.

Le plan relatif à la communauté urbaine du centre de Pickering énonce des objectifs qui confirment l'intérêt de la province dans l'aménagement à long terme de celle-ci.

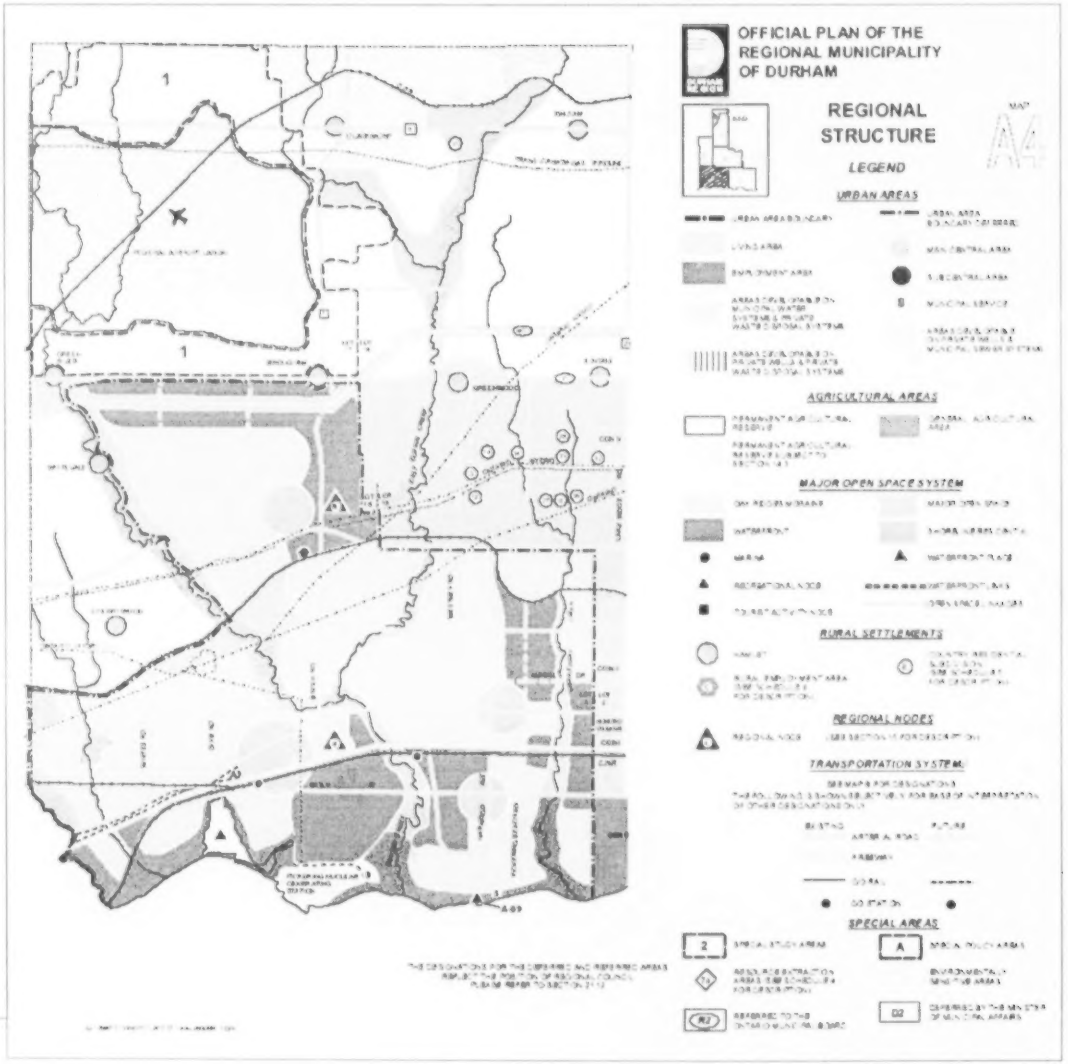
Les désignations des terres aux fins de l'utilisation du sol prévues dans l'actuel plan officiel de la ville de Pickering qui servira à la mise en œuvre du présent Plan sont celles de carrefours d'activités locaux, carrefours d'activités communautaires, couloirs mixtes, terres idéales pour l'emploi, zones à faible densité, zones à densité moyenne, zones de loisirs actifs, zones agricoles et aires naturelles. La structure générale du plan officiel de la ville de Pickering en matière d'utilisation du sol en ce qui a trait à la communauté urbaine est conforme au présent Plan.

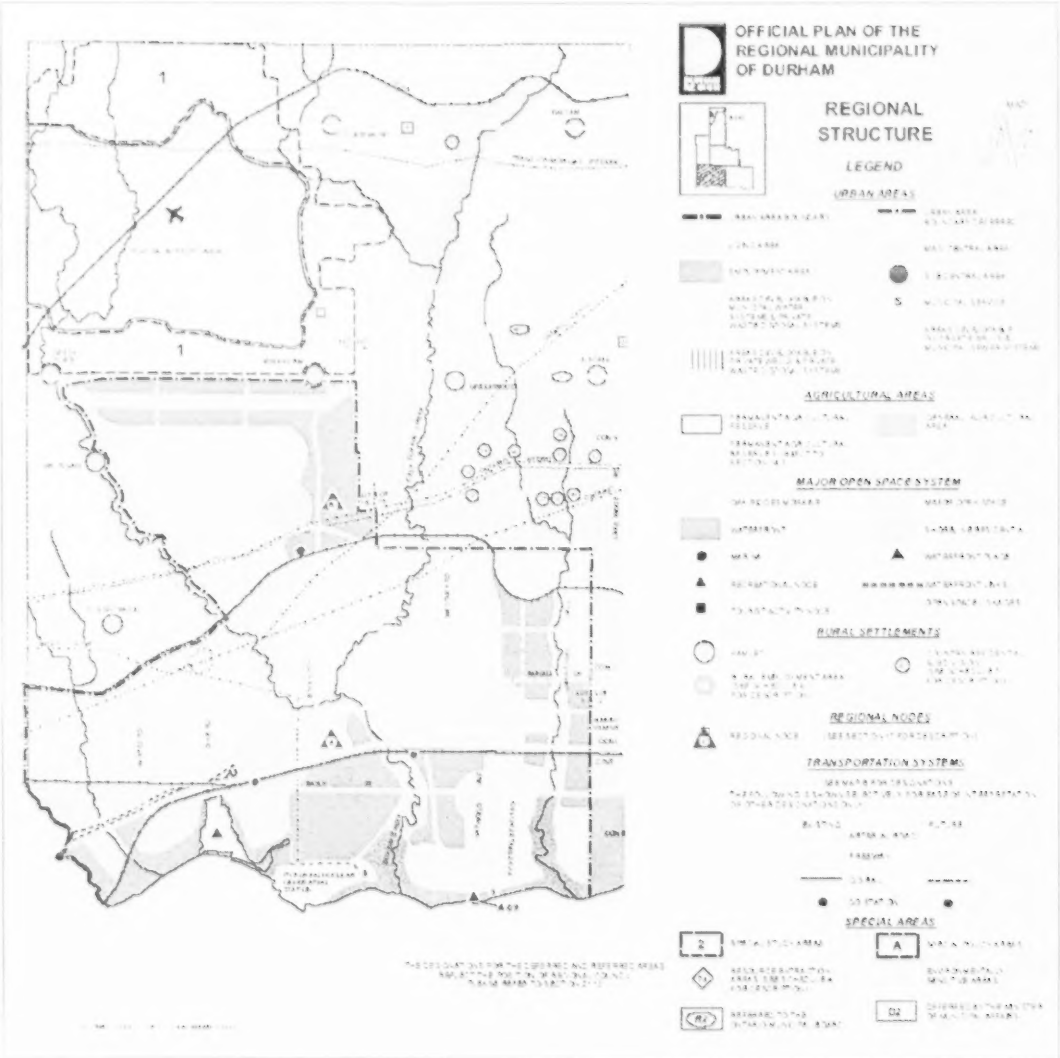
5.3

Plan officiel de la municipalité régionale de Durham

Le plan officiel de la municipalité régionale de Durham est un plan global qui donne le ton à la planification plus détaillée qu'entreprennent les municipalités de la région, planification qu'il sert par ailleurs à coordonner. De ce fait, son principal objet est de veiller à la cohérence entre les désignations aux fins d'utilisation du sol appliquées par la municipalité de Durham aux terres du centre de Pickering et celles prévues par le présent Plan. Les terres de la communauté urbaine du centre de Pickering étant désignées comme zone urbaine dans le plan officiel de la municipalité régionale de Durham, les deux plans sont effectivement cohérents et conformes l'un à l'autre, sauf en ce qui concerne une petite zone au nord de Green River, dont devrait traiter l'examen relatif à la prochaine modification du plan officiel régional.

Municipalité régionale de Durham – Plan officiel (détail de la carte A4) – Mars 2004


OFFICIAL PLAN OF THE
REGIONAL MUNICIPALITY
OF DURHAM
REGIONAL
STRUCTURE
LEGEND
URBAN AREAS
AGRICULTURAL AREAS
MAJOR OPEN SPACE SYSTEM
RURAL SETTLEMENTS
REGIONAL NODES
TRANSPORTATION SYSTEM
SPECIAL AREAS


OFFICIAL PLAN OF THE
REGIONAL MUNICIPALITY
OF DURHAM
REGIONAL
STRUCTURE
LEGEND
URBAN AREAS
AGRICULTURAL AREAS
MAJOR OPEN SPACE SYSTEM
RURAL SETTLEMENTS
REGIONAL NODES
TRANSPORTATION SYSTEMS
SPECIAL AREAS

5.4

Adaptation au changement et suivi

Tel qu'indiqué ci-dessus, il est à prévoir que la mise en œuvre du présent Plan nécessite une planification plus détaillée et des travaux divers, y compris l'élaboration et la mise en œuvre du plan directeur de viabilisation écologique et des plans d'aménagement de quartier, de même que des études de viabilisation fonctionnelle et des évaluations environnementales.

Il se peut que l'exécution de cette planification et de ces travaux mette en lumière de l'information appelant des modifications mineures aux annexes jointes au présent Plan. Il se pourrait que certaines installations linéaires doivent être posées ailleurs que prévu ou que d'autres possibilités de passage et des installations connexes aient été omises des annexes, ou encore que ces installations nécessitent une superficie plus ou moins grande que celle prévue dans les annexes, de sorte que leur emplacement et leurs dimensions exactes ne pourront pas être établies avant achèvement d'études détaillées.

Le présent Plan établit comme politique que de telles modifications pourront intervenir sans que lui-même ne doive être modifié, et ce par l'intermédiaire de l'élaboration de plans d'aménagement de quartier, en autant que la modification proposée soit nécessaire aux fins suivantes :

1. préserver la végétation naturelle ou encore d'autres éléments ou fonctions d'importance pour l'environnement;
2. préserver une ressource du patrimoine culturel;
3. aménager des installations de gestion des eaux pluviales;
4. aménager des services d'eau et d'égouts;
5. faire des travaux d'aménagement des routes;
6. aménager des routes ou des installations de transport en commun majeures.

Par ailleurs, les emplacements et les limites des terres désignées aux fins des différentes utilisations du sol prévues, tel qu'illustrés à l'annexe 2, ne sont que des approximations : dans la mesure où l'intention et l'objet du présent Plan sont globalement respectés, des modifications mineures peuvent être apportées à ces emplacements et limites sans qu'il soit nécessaire de réviser le plan, sauf lorsque ces derniers sont dictés par des éléments immuables, tels que des lignes de chemin de fer, des autoroutes et des routes, des limites de lots ou de concessions, ou encore des limites de propriétés.

Le présent Plan établit également comme politique que le ministre des Affaires municipales et du Logement examine tous les cinq ans ses buts, ses objectifs, ses politiques et les annexes ci-jointes. Pareil examen servira à évaluer la pertinence et l'actualité du Plan, notamment en ce qui concerne l'étendue de la zone de planification de l'aménagement, à la lumière de l'évolution du marché et des autres conditions démographiques, sociales, environnementales et économiques au centre de Pickering. Sous réserve des exigences de la *Loi de 1994 sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario*, le ministre des Affaires municipales et du Logement décidera à lui seul s'il y a lieu de modifier le Plan d'aménagement du centre de Pickering.

5.5

Processus de mise en œuvre pour la Réserve agricole de Duffins-Rouge

L'atteinte des buts et des objectifs et le respect des politiques du présent Plan en ce qui a trait à l'agriculture dépendront d'une mise en œuvre efficace de ce dernier tant par les organismes publics compétents au palier provincial et municipal que par les organismes intéressés au sein du secteur privé. C'est pour cela, et pour établir un modèle de mise en œuvre, que la municipalité régionale de Durham tiendra compte des éléments esquissés ci-après pouvant servir de points de départ à la promotion d'une industrie agricole saine et productive au sein de la Réserve agricole de Duffins-Rouge. Afin de faciliter les choses à cet égard, la municipalité régionale de Durham pourra consulter le comité consultatif sur l'agriculture dans la région de Durham au sujet de la mise en œuvre du présent Plan.

La municipalité régionale envisagera en particulier ce qui suit :

1. Repérer des partenariats susceptibles de garantir la viabilité à long terme de la désignation de certaines terres comme faisant partie de la Réserve agricole de Duffins-Rouge et plus généralement des pratiques agricoles en usage au sein de cette réserve, notamment moyennant des initiatives d'agriculture coopérative ou encore des mécanismes d'acquisition de terrains tels que des servitudes ou des fiducies foncières, la production de produits sains pour les consommateurs qui apprécient les fruits et légumes de culture locale, la promotion de possibilités de loisirs à la ferme et l'exploitation de débouchés nouveaux, tels que la production de nutraceutiques et de produits d'origine biologique.
2. Trouver des moyens de faciliter l'adoption de pratiques agricoles et forestières durables, y compris l'adoption volontaire et obligatoire de pratiques exemplaires de gestion, notamment des plans et des stratégies de gestion des nutriments, les plans d'agriculture écologique et les mesures de protection des sources d'eau.

3. Appuyer toute possibilité de transformer la Réserve agricole de Duffins-Rouge en un centre d'excellence dans le domaine de la recherche agricole et de la recherche industrielle connexe.
4. Donner des conseils sur les stratégies visant à établir des liens entre les producteurs de la Réserve agricole de Duffins-Rouge et les marchés locaux, y compris les magasins de vente au détail et les restaurants.
5. Arrêter des stratégies garantes de la sécurité des déplacements des véhicules agricoles.

En ce qui a trait au choix des stratégies et des actions propices au respect de l'intention du présent Plan et à la prise des mesures ci-dessus, celui-ci tiendra compte du plan d'action agricole de la région du grand Toronto, datant de février 2005.

Les demandes d'approbations liées à l'aménagement du territoire de la Réserve agricole de Duffins-Rouge seront traitées par la ville ou par la municipalité régionale, sous réserve de leur conformité au présent Plan.

6 Annexes

Annexe 1 : Zone de planification de l'aménagement du centre de Pickering
page 77

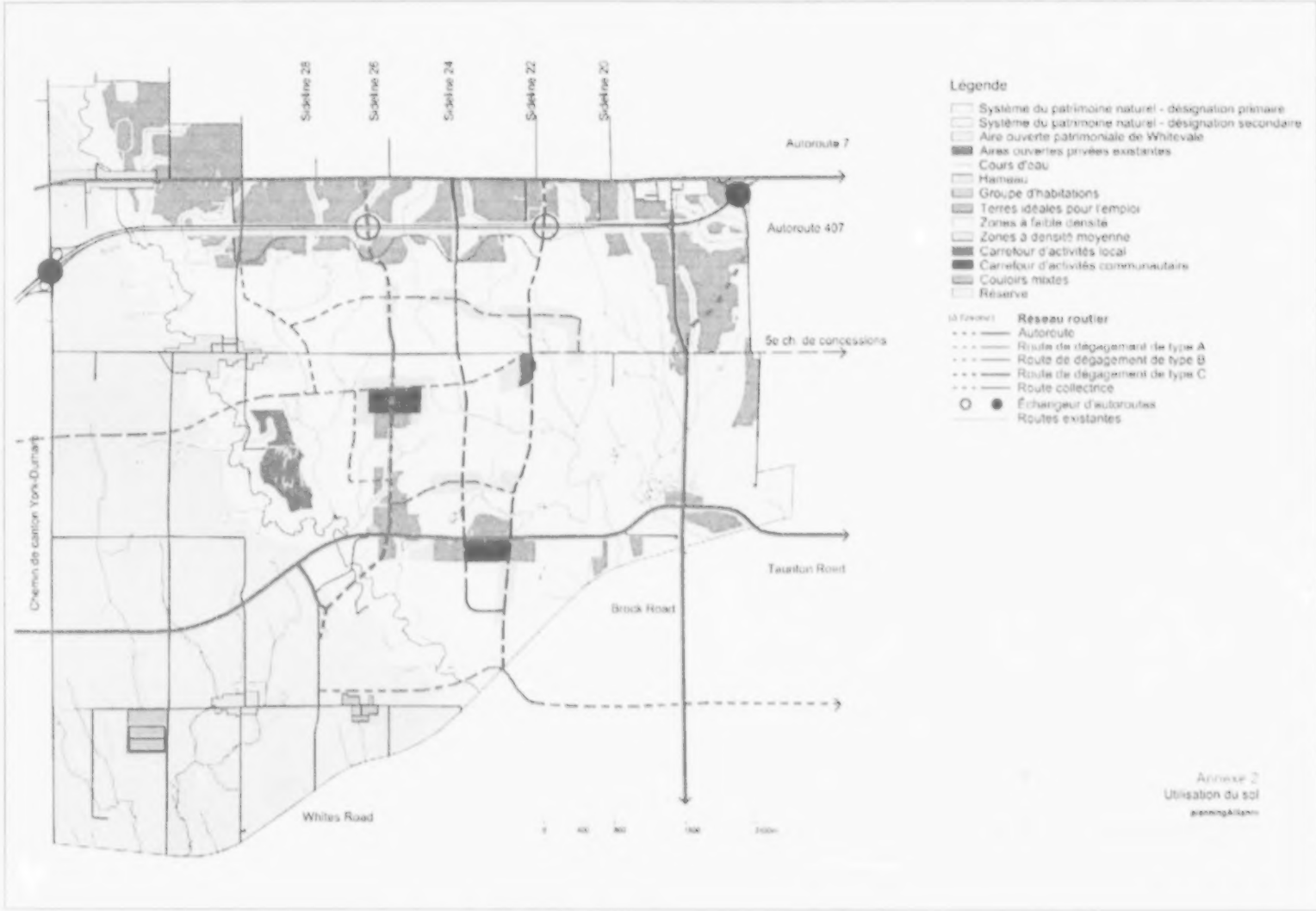
Annexe 2 : Utilisation du sol
page 78

Annexe 3 : Système du patrimoine naturel
page 79

Annexe 4 : Réseau de transport
page 80

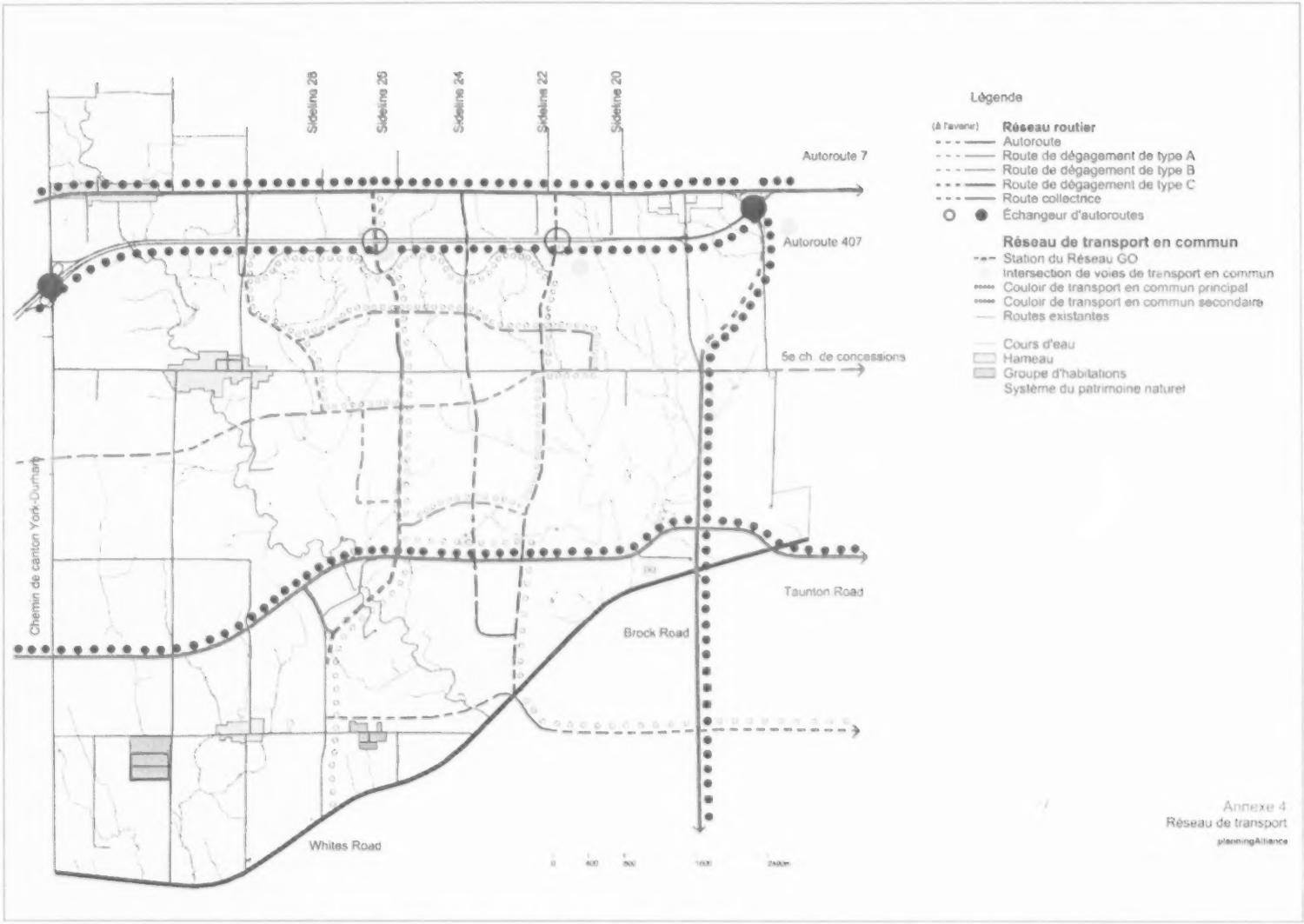
Annexe 5 : Viabilisation
page 81

Annexe I : Zone de planification de l'aménagement du centre de Pickering

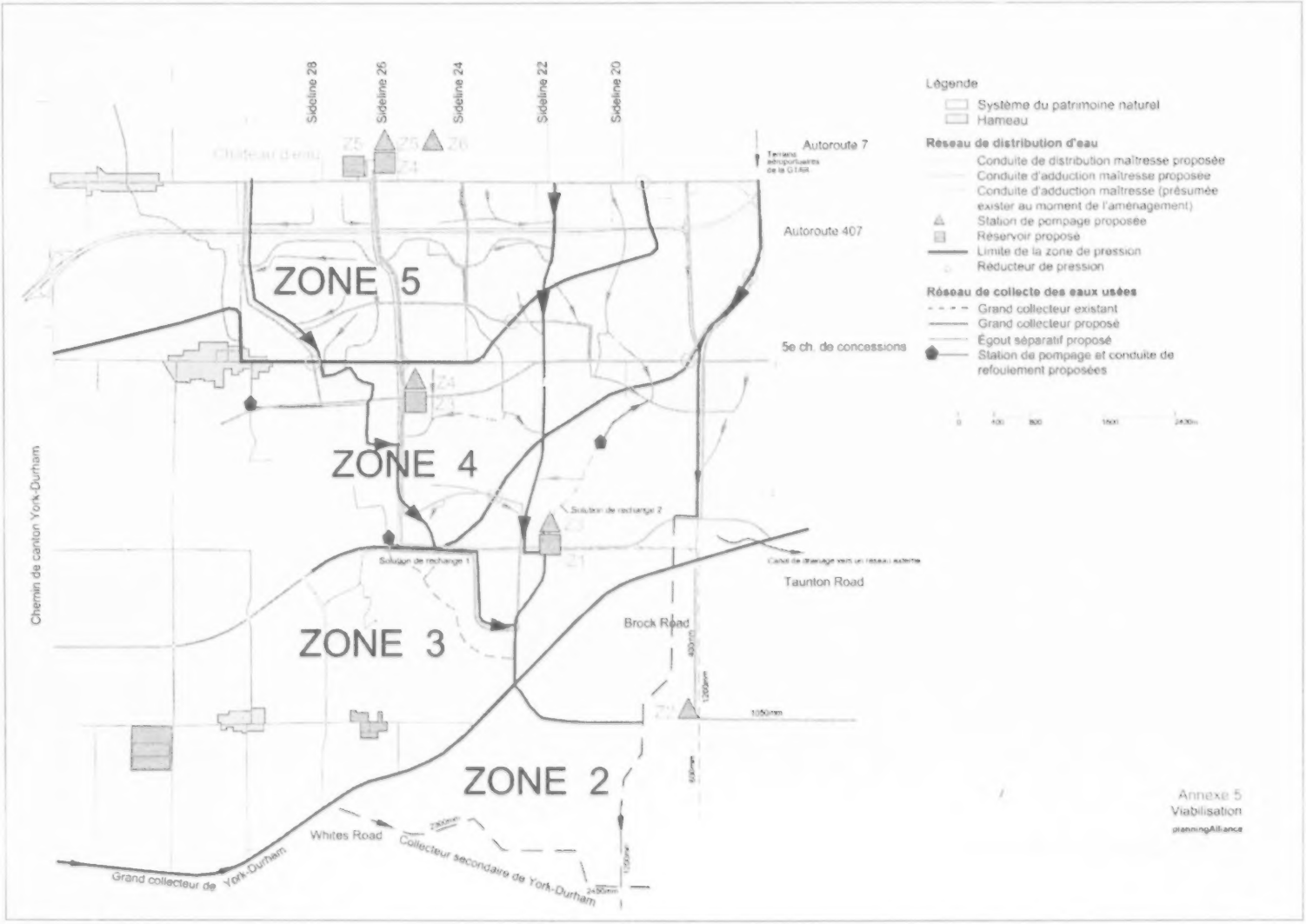


Annexe 2 : Utilisation du sol

Annexe 3 : Système du patrimoine naturel



Annexe 4 : Réseau de transport



Annexe 5 : Viabilisation

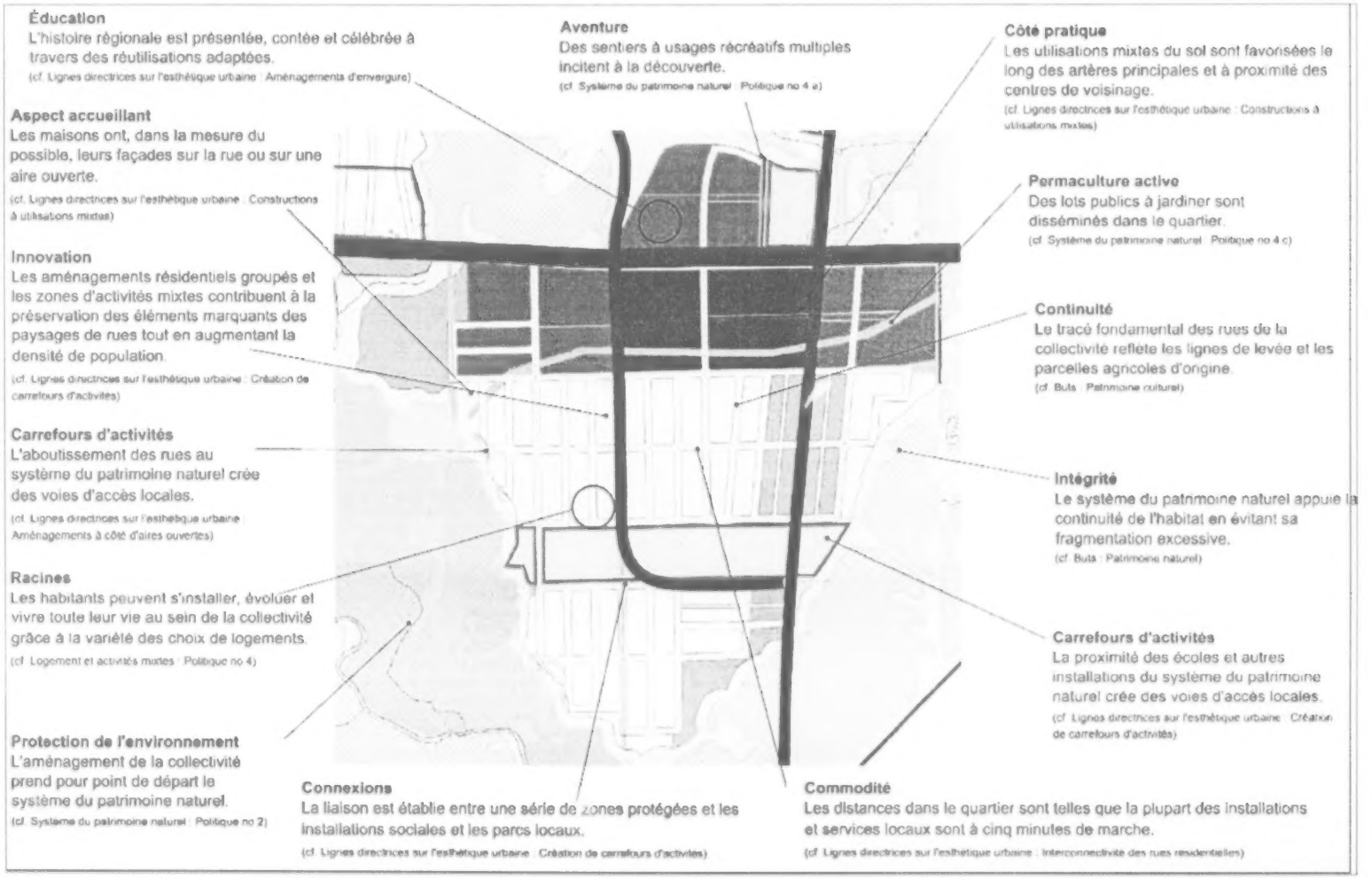
7

Lignes directrices sur la planification de l'aménagement par quartier

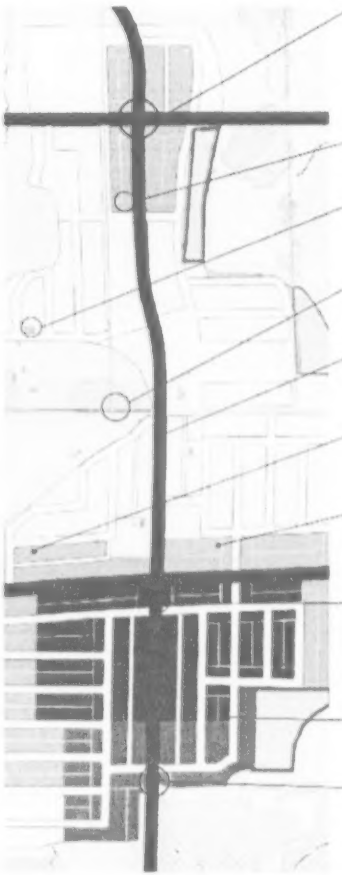
Annexe 6 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du quartier Gateway
page 83

Annexe 7 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du quartier du centre
page 84

Annexe 8 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement des terres d'emploi
page 85



Annexe 6 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du quartier Gateway



Intelligence
La densité du logement favorise le transport en commun et contribue à la proximité de ses points d'accès.
(cf. Réseau de transport : Politique no 2)

Reflet du passé
Les caractéristiques patrimoniales d'importance sont préservées et soigneusement intégrées au tissu urbain.
(cf. Patrimoine culturel : Politique no 1)

Aspect accueillant
Les rues principales sont commerçantes, bordées de boulevards paysagés et de larges trottoirs.
(cf. Lignes directrices sur l'esthétique urbaine : Artères principales)

Innovation
Les aménagements à plus forte densité sont situés proches des grandes artères et autour des aires ouvertes.
(cf. Logement et activités mixtes : Politique no 6 g)

Dynamisme
Les rues principales prospèrent grâce à la multiplication des aménagements commerciaux et résidentiels.
(cf. Lignes directrices sur l'esthétique urbaine : Artères principales)

Connectivité
Des zones commerçantes animées et des couloirs de verdure favorisent l'interaction sociale.
(cf. Installations sociales et récréatives, institutions, aires ouvertes : Politique no 1b)

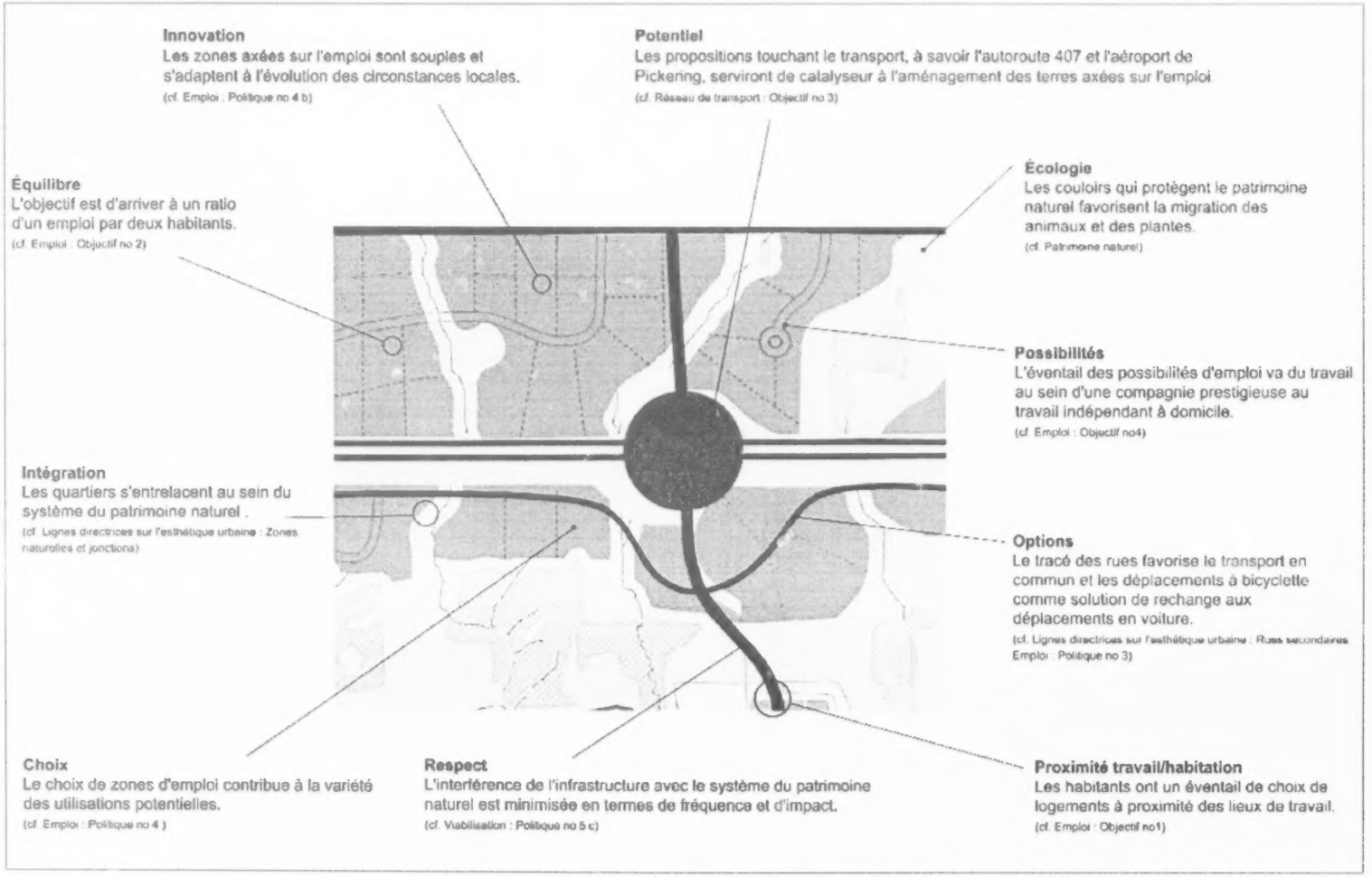
Densité
La densité moyenne à élevée des zones résidentielles limite l'étalement urbain.
(cf. Logement et activités mixtes : Politique no 2)

Respect
L'histoire locale est mise en valeur par des édifices, des haies clôtures et des paysages protégés.
(cf. Patrimoine culturel : Politique no 1)

Diversité
Les plus fortes concentrations d'aménagements au sein de la collectivité seront celles relatives aux activités mixtes, suivies de celles relatives aux services et installations communautaires.
(cf. Logement et activités mixtes : Politique no 6 a)

Efficience
La proximité des lieux de travail et d'habitation limite les migrations alternantes et libère plus de temps pour la famille et les amis.
(cf. Emploi : Politique no 1)

Annexe 7 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement du quartier du centre



Annexe 8 : Lignes directrices sur la planification de l'aménagement des terres d'emploi

8

Lignes directrices sur l'esthétique urbaine

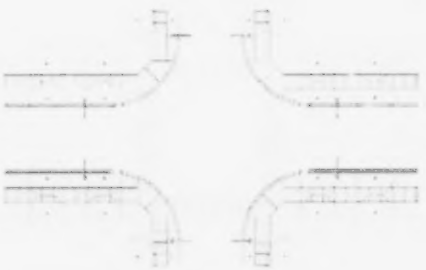
Annexe 9 : Lignes directrices sur l'esthétique urbaine
page 87

Accès et circulation

Intersections et passages piétonniers (p. ex., route locale ou collectrice)

Lignes directrices :

- Chaque intersection devrait inclure une zone désignée pour permettre aux piétons de traverser les rues facilement et en toute sécurité.
- Les passages pour piétons doivent être clairement visibles à partir d'une voiture et inclure la signalisation appropriée.
- Les passages pour piétons devraient être ininterrompus et reliés aux trottoirs adjacents.
- Les passages pour piétons devraient être peints, marqués ou pavés de manière à les différencier du reste de la chaussée.
- Les passages pour piétons peuvent être combinés avec des trottoirs élargis aux intersections.
- Les passages pour piétons devraient faire au moins 2 m de large.

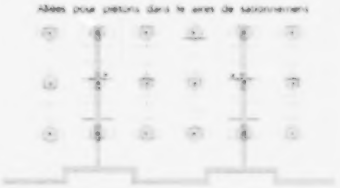


Passages pour piétons à une intersection

Allées pour piétons dans les stationnements

Lignes directrices :

- Il faudrait prévoir dans les aires de stationnement des allées qui permettent aux piétons de se rendre, directement et en toute sécurité, vers les entrées principales des édifices.
- Il faudrait prévoir des allées pour piétons le long des principales voies de circulation aussi bien que comme moyen de délimiter des espaces de stationnement à dimension réduite au sein d'une plus grande aire de stationnement.
- Il faudrait minimiser les déplacements des piétons dans les voies de circulation.
- Les allées pour piétons devraient traverser les aires de stationnement et comporter des trottoirs et des bandes paysagées de 1,5 m respectivement.
- Les allées pour piétons devraient inclure des installations telles que des bancs, des poubelles et un éclairage à dimension humaine.
- Des matériaux différents devraient être utilisés pour le revêtement de la chaussée et celui des allées pour piétons qui traversent les voies de circulation, de manière à les différencier.



Commerces de détail

Accès et circulation

Transport en commun et autres transports

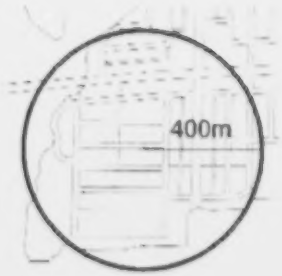
Lignes directrices :

- Les emplacements des arrêts d'autobus devraient être situés de manière à faciliter leur accès par les piétons.
- Les arrêts d'autobus devraient se situer à proximité des carrefours d'activités, tels que les secteurs des commerces de détail.
- Les arrêts devraient dans la mesure du possible se situer du côté éloigné du trafic, par souci d'efficacité et de sécurité.
- Les arrêts d'autobus devraient être situés près des entrées des édifices.
- Les arrêts d'autobus devraient inclure des abris contre les intempéries assez grands pour accueillir 10 à 15 personnes.
- Les abris aux arrêts d'autobus devraient inclure des installations de base, notamment des sièges, des poubelles, de l'éclairage, des supports pour bicyclettes et des renseignements sur les trajets empruntés par les autobus.
- Les abris aux arrêts d'autobus devraient se situer au moins à 1 mètre et au plus à 3 mètres de la bordure de trottoir.
- Il faudrait trouver moyen de faciliter l'accès des cyclistes au transport en commun.

Interconnectivité des rues résidentielles

Lignes directrices :

- Les rues devraient être connectées entre elles, de sorte à multiplier les possibilités d'accès direct aux zones contiguës. Les culs-de-sac et autres voies sans issue devraient être interdits, sauf absence d'une solution de rechange pratique.
- Chaque îlot devrait faire au plus 200 mètres de long.
- Les îlots d'une longueur supérieure à 250 mètres devraient être entrecoupés d'une voie traversière pour piétons à mi-hauteur.
- Les rues résidentielles devraient être bordées de trottoirs des deux côtés, de même que de pistes cyclables là où il y a lieu, tel que prévu dans le plan directeur pour les pistes et sentiers.
- La structure basée sur le tracé modifié des rues facilite l'accès aux centres de voisinage dans un rayon de 400 mètres, soit une distance de cinq minutes de marche.



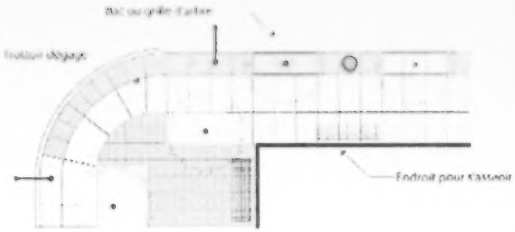
Annexe 9 : Lignes directrices sur l'esthétique urbaine – Accès et circulation 2

Accès et circulation

Rues principales à utilisations mixtes

Lignes directrices :

- Toutes les zones commerciales devraient comporter des trottoirs et des pistes cyclables des deux côtés de chaque rue.
- Les trottoirs des rues commerçantes devraient faire au moins 2 m de large, 3 m étant la largeur préconisée.
- Il faudrait prévoir sur les trottoirs toute une gamme d'installations pour les piétons, y compris un éclairage, des bancs, des poubelles, des bannières, de l'art public et un revêtement de sol spécial et aussi, pour souligner la particularité de l'endroit, des éléments historiques et des références culturelles.
- La publicité sur le trottoir ne devrait jamais gêner les déplacements des piétons ni compromettre leur sécurité.
- La bordure de trottoir peut être faite d'un matériau différent, par exemple de la brique, afin d'aider les personnes malvoyantes à repérer où le trottoir finit.
- Les trottoirs devraient inclure des pistes cyclables de 1,5 m de large.



Sentiers d'agrément

Lignes directrices :

- L'emplacement et le tracé de tout sentier devraient être fonctionnels, sécuritaires et respectueux de l'environnement.
- La conception du réseau de sentiers devrait tenir compte de la raison d'être des sentiers, du genre de personnes qui les fréquenteront et des activités auxquelles elles s'y adonneront.
- La création des sentiers devrait viser non seulement la santé, mais aussi l'éducation, des membres de la collectivité. Les sentiers pourraient offrir des possibilités d'accès aux richesses naturelles, culturelles et historiques de la collectivité, d'exposition à ses particularités en matière de protection et de gestion de l'environnement, de même que d'observation de la faune.
- Compte tenu de leur importance, le paysage et les éventuels points de vue devraient être pris en considération lors de la conception du réseau de sentiers.
- Les sentiers urbains devraient en général, pour plus de sécurité, être situés à proximité des endroits habités.
- La surface des sentiers devrait être perméable, afin de minimiser le ruissellement.
- Les sentiers devraient partir de trottoirs et finir à un passage pour piétons.
- Les panoramas devraient être le plus possible intégrés au réseau de sentiers.

Sentier derrière une limite de propriété

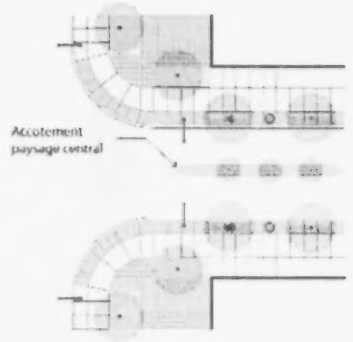
Annexe 9 : Lignes directrices sur l'esthétique urbaine – Accès et circulation 3

Accès et circulation

Artères principales

Lignes directrices :

- Il faudrait utiliser des accotements paysagés là où des espaces verdoyants sont requis ou souhaitables, notamment le long des rues ayant une large emprise, des rues bordées de commerces de détail ou encore des rues qui avoisinent ou qui relient des parcs ou des aires ouvertes.
- Les accotements paysagés devraient faire au moins 2,5 m de large.
- Les arbres devraient être espacés de 6 à 9 mètres et ils peuvent s'accompagner de plantations à leur base, telles que des fleurs, des arbustes ou du gazon.
- Les accotements peuvent servir à empêcher les virages à gauche.
- Il devrait être possible pour les véhicules des services d'urgence de traverser les accotements.
- Il faudrait planter autre chose que de l'herbe sur les accotements, afin de réduire le plus possible les besoins d'entretien et d'arrosage.



Rues secondaires

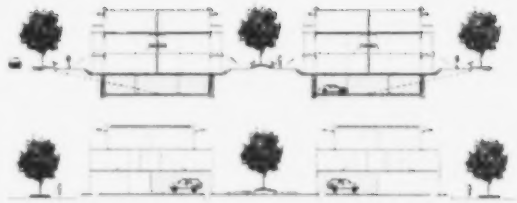
Lignes directrices :

- Les rues secondaires (plus étroites) sont acceptables comme rues résidentielles locales, ou pour relier des quartiers résidentiels existants.
- L'étroitesse des rues secondaires ralentit la circulation, réduit le nombre d'accidents et renforce la sécurité dans les quartiers. Elle limite aussi l'étendue des surfaces imperméables, ce qui se traduit par une réduction et une meilleure gestion des eaux de ruissellement.
- La largeur de la chaussée peut être réduite à 7 m, avec deux voies de circulation, dont l'une inclut des places de stationnement sur rue.
- La conception des rues secondaires doit faciliter la circulation des véhicules des services d'urgence.

Constructions

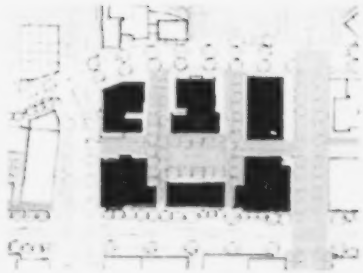
Stationnement résidentiel

Lignes directrices :
- Les stationnements devraient être conçus de manière à ce qu'il soit facile et sécuritaire d'accéder aux places de stationnement et d'en repartir.
- La priorité devrait être accordée aux piétons grâce à l'aménagement d'allées attrayantes et bien conçues leur permettant de se rendre directement aux entrées principales des édifices.
- Les aires de stationnement devraient être conçues de manière à ralentir le trafic, eu égard aux autres utilisateurs susceptibles d'y circuler, p. ex., des cyclistes ou des véhicules de service.
- Les entrées à un stationnement réservées aux piétons devraient être combinées à des aires dégagées favorisant une certaine surveillance des allées et venues.
- L'accès aux places de stationnement souterraines devrait se faire à partir du côté ou de l'arrière de l'édifice.



Installations et aires ouvertes communautaires

Lignes directrices :
- Les habitants devraient pouvoir accéder, facilement et en toute sécurité, à des aires ouvertes, qu'elles soient publiques ou privées, pour des activités récréatives et sociales.
- Des aires d'agrément appropriées pourraient inclure des terrains de jeu, des petits parcs, des jardins, un patio, une fontaine, etc.
- La conception et l'orientation des aires d'agrément devraient tirer profit de l'ensoleillement disponible, tout en protégeant les utilisatrices et les utilisateurs des installations contre le vent, le bruit, le trafic des rues avoisinantes et d'autres activités dérangeantes.
- Les aires d'agrément devraient être situées de manière à en faciliter l'accès par la plupart des utilisatrices et utilisateurs.
- Les aires de jeux pour enfants devraient, pour plus de sécurité, être visibles à partir des logements.

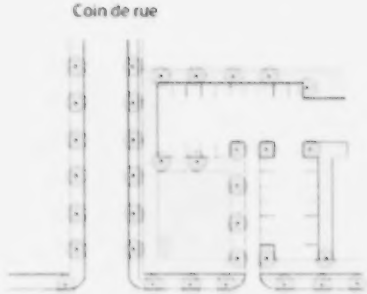


Constructions

Création de carrefours d'activités

Lignes directrices :

- Les édifices devraient être situés aux quatre coins d'une intersection, de sorte à délimiter les bords de rues.
- Les aménagements devraient constituer un « pôle d'attraction ».
- Le recul des édifices par rapport aux rues contiguës devrait être inférieur à 5 mètres.
- L'entrée publique principale d'un édifice devrait faire face à la rue et son entrée secondaire faire face à l'aire de stationnement.
- Le stationnement hors rue d'un édifice devrait être situé à l'arrière de celui ci et inclure une abondance d'aménagements paysagers.
- Les aires d'agrément publiques devraient inclure des sièges, des poubelles, un revêtement de sol particulier, un éclairage à dimension humaine et des aménagements paysagers.
- Un stationnement structuré est préférable, afin d'augmenter la visibilité du carrefour d'activités par sa densité et sa variété.



Constructions à utilisations mixtes

Lignes directrices :

- Les édifices à utilisation mixte devraient faire face à la rue.
- Les trottoirs et leurs accotements devraient inclure, là où il y a lieu, des aménagements esthétiques, de même que des liaisons vers les quartiers commerçants et résidentiels voisins.
- Les niveaux supérieurs d'un édifice devraient comporter des éléments de conception architecturale frappants, qui lui donnent une dimension résidentielle.
- Les aires de stationnement à utilisations mixtes devraient se situer au niveau du sol ou en sous sol.

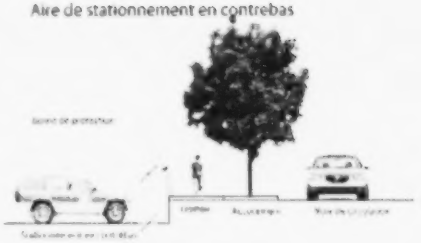
Constructions

Stationnement au niveau du sol dans les carrefours d'activités

Lignes directrices :

- Le stationnement hors-rue prévu entre la rue principale et la façade d'un édifice ne devrait pas occuper un espace supérieur à 50 pour 100 s'il accompagne un grand complexe commercial et 10 pour 100 s'il accompagne des commerces ayant pignon sur rue.
- Il s'agit dans la mesure du possible d'éviter les longs reculs entre des édifices et de vastes aires de stationnement.
- Le stationnement hors rue devrait inclure des allées pour piétons et des aménagements paysagers.
- Il faudrait prévoir, entre les aires de stationnement et les rues publiques, une zone tampon paysagée de 3 m de large.
- Les aires de stationnement peuvent être aménagées en contrebas, afin de réduire leur visibilité à partir des rues et autres aires avoisinantes.

Aire de stationnement en contrebas

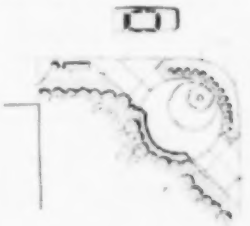


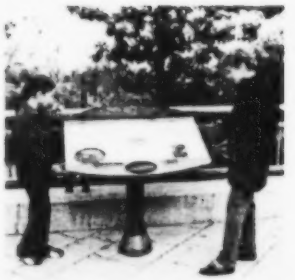
Entrées de rues aménagées

Lignes directrices :

- Il est possible d'aménager des entrées de rues de manière à signaler la particularité d'un endroit comme quartier historique, commercial, résidentiel, etc.
- L'emplacement, la dimension et la conception d'une entrée de rue aménagée devraient s'accorder aux utilisations du sol et notamment aux édifices adjacents.
- Les aménagements spécifiques de telles entrées de rues peuvent inclure des signalisations, des éclairages, des œuvres d'art ou des plaques commémoratives, des édifices historiques, un square ou autre aire ouverte, un revêtement de sol et des sièges particuliers, etc.
- Les entrées de rues aménagées devraient être conçues comme des espaces publics d'exceptionnelle qualité, afin de favoriser leur identification et leur utilisation par les personnes qui habitent ou qui visitent la collectivité.

Entrée de rue aménagée sur un coin





Installations et aires ouvertes

Arbres de rue

Lignes directrices :

- Il est recommandé de planter des arbres de rue, afin de créer un lien visuel et naturel vers les aires ouvertes, les parcs et les attraits communautaires existants.
- Il faudrait planter des arbres des deux côtés de chaque rue et le long d'éventuels terre pleins centraux.
- Dans les quartiers résidentiels, la plantation des arbres devrait se faire à même les accotements. Toutefois, dans les zones où les aménagements sont plus denses, les arbres devraient être plantés dans des grilles ou dans des bacs, afin de protéger leurs racines.
- Il s'agit de veiller à ce que les arbres ne gênent pas la visibilité aux intersections.
- Les arbres de rue devrait en principe être plantés de façon centrale, espacés de 6 à 9 mètres.

Aménagements à côté d'aires ouvertes

Lignes directrices :

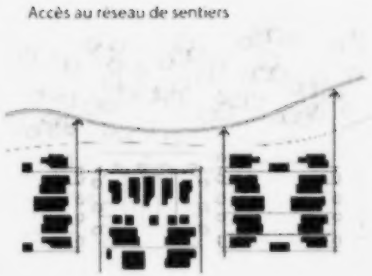
- La relation entre les parcelles de terrain et la route devrait maximiser l'exposition du public aux aires ouvertes et aux caractéristiques naturelles.
- Les aménagements attenant une aire ouverte sont acceptables, si cela permet d'empêcher l'accès direct du public à des aires sensibles. Dans pareil cas, il est possible d'aménager en milieu d'îlot des passages vers les aires ouvertes, s'il y a lieu.
- Il s'agit de minimiser la création de culs-de-sac, qui sont toutefois acceptables.

Installations et aires ouvertes

Passages pour cyclistes et sentiers

Lignes directrices :

- Les quartiers résidentiels devraient inclure des liaisons bien distinctes vers des parcs et d'autres aires ouvertes.
- Lorsqu'une rue se situe à côté d'une aire ouverte, il s'agit d'y prévoir des passages pour cyclistes et pour piétons en bout de trottoir.
- Les passages vers les aires ouvertes adjacentes devraient être clairement marqués, par mesure de sécurité.
- Les pistes cyclables et les sentiers devraient être situés à la vue des aménagements avoisinants.
- Les pistes cyclables et les sentiers devraient inclure un éclairage là où il y a lieu.
- Les accès aux pistes cyclables et aux sentiers devraient comporter des bornes empêchant les voitures de passer (tout en étant amovibles pour permettre le passage de véhicules d'urgence).
- Le tracé des sentiers devrait éviter tout empiétement sur des zones écosensibles.



Aménagement paysager des stationnements

Lignes directrices :

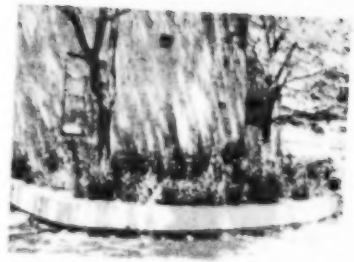
- Des jardinières et des plates-bandes devraient être placées à chaque extrémité des allées de stationnement.
- Il s'agit de planter des arbres le long des allées pour piétons dans les stationnements pour donner de l'ombre à ces derniers, de même qu'aux véhicules stationnés, et ce à trois places de stationnement d'écart maximum.
- Des aménagements paysagers devraient être prévus à la périphérie de toutes les aires de stationnement, sur une largeur d'au moins 3 m, avec des arbres plantés à des intervalles de 6 à 9 m.
- Les aménagements paysagers devraient servir à délimiter les entrées à une aire de stationnement et d'autres caractéristiques d'un endroit, tels que les aires publiques et les points d'accès au transport en commun.
- Les aménagements paysagers devraient aussi servir à cacher les zones de chargement et à déguiser des murs nus.

Viabilité des aménagements

Zones naturelles et jonctions

Lignes directrices :

- Il faudrait prévoir des stratégies d'esthétique urbaine qui assurent la protection durable des zones naturelles à la limite de la ville.
- Le plan d'aménagement d'un endroit devrait favoriser le rétablissement de liens entre les aires naturelles et les corridors empruntés par la faune. Des plantes indigènes devraient être plantées aux points de jonction.
- Les aires de protection de l'environnement et les liaisons entre elles devraient être conçues de manière à limiter l'impact des éléments auxquels la faune et la flore pourraient être particulièrement sensibles (sel, bruit, lumière).
- Il est recommandé d'étudier tout moyen d'augmenter le plus possible la couverture forestière, même dans des espaces restreints, tels que des petits parcs ou des espaces de recul.



Plantes indigènes sur le bord d'un édifice

Conception des quartiers

Lignes directrices :

- Au moins 75 pour 100 d'un emplacement donné devrait être couvert de plantes indigènes, autant que possible en provenance de l'endroit même.
- Le plan de situation devrait tenir compte le mieux possible du microclimat local, c.-à d. de l'ensoleillement comme de l'influence du vent et de la neige, et donc prévoir des brise-vents et des arbres d'ombrage.
- Le ruissellement de surface devrait être minimisé en limitant le plus possible les surfaces imperméables, de même qu'en ayant recours au captage et stockage des eaux de ruissellement, à la multiplication de la végétation aux fins de rétention de l'eau ou encore à l'installation de tranchées drainantes et de rocailles pour favoriser l'infiltration de l'eau dans la terre.
- Les aménagements paysagers autour des bassins de gestion des eaux de ruissellement devraient inclure un corridor rivulaire apportant des bienfaits écologiques, y compris des habitats.
- En règle générale, il s'agit de minimiser les eaux de ruissellement et d'optimiser l'infiltration des eaux sur place.
- La conception des quartiers devrait prévoir la possibilité de stocker des piles de neige loin des buses et des bouches de collecteurs d'eaux pluviales.
- La planification de l'utilisation des sols devrait prévoir le recours à des méthodes novatrices de traitement des eaux usées, p. ex., la création de terres marécageuses qui filtrent les polluants sur place.
- La conception des quartiers devrait prévoir des installations de compostage locales.

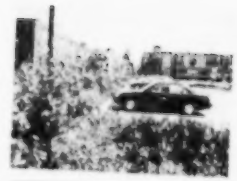
Les sentiers en gravier limitent les écoulements de surface

Viabilité des aménagements

Aménagements d'envergure

Lignes directrices :

- Il s'agit d'éviter la création d'îlots thermiques grâce à des aménagements paysagers, à des revêtements de chaussée et des matériaux de toiture de couleur claire, ou encore à des toits verts.
- Les surfaces revêtues devraient l'être d'un matériau perméable, tel que de l'asphalte ou un dallage poreux ou du gazon.
- Les grandes aires de stationnement associées au réseau de transport en commun devraient comporter une section réservée aux personnes qui font du co-voiturage, avec des zones d'attente spéciales.
- Tout nouvel aménagement devrait inclure des endroits pratiques, sécuritaires et abrités pour l'entreposage des bicyclettes.
- La conception de tout aménagement d'envergure devrait prévoir des stratégies visant à réduire la consommation d'eau, telles que la plantation d'espèces végétales indigènes, le recours à des paillis ou du compost, des revêtements autres que du gazon ou encore des systèmes de collecte des eaux pluviales.
- Il s'agit de favoriser la plus grande harmonie possible entre l'écologie et l'industrie à l'endroit des carrefours d'activités, p. ex., en encourageant les entreprises situées à proximité les unes des autres à échanger les produits de récupération qu'elles peuvent utiliser plutôt que de les mettre au rebut et de se procurer des matériaux neufs.



Les jardins sur les toits contribuent à baisser la température locale et à conserver l'eau, et ils peuvent même servir à créer des aires d'agrément.

Places de stationnement gazonnées

Chaussées et paysages de rue

Lignes directrices

- Les bords des chaussées et les raccordements progressifs des voies de circulation devraient être conçus de manière à créer des corridors pour la faune, en tenant compte des caractéristiques topographiques et environnementales.
- Il est recommandé d'envisager le recours à des systèmes d'énergie renouvelable pour alimenter les parcomètres, les lampadaires et l'éclairage des abribus.
- Dans la mesure du possible, il s'agit d'envisager la possibilité de remplacer les bordures de trottoir et caniveaux par autre chose, p. ex., des baissières et des rigoles de drainage linéaires plantées de végétation qui permettent aux eaux pluviales de s'infiltrer dans la terre sur place, naturellement nettoyées de leurs polluants.
- Les matériaux de construction choisis pour les éléments d'infrastructure urbaine devraient être ceux qui ont le moins de retombées sur l'environnement, tel qu'établi à l'issue d'une évaluation de leur cycle de vie.
- Les éléments d'infrastructure urbaine et le mobilier d'extérieur devraient être construits à partir de matériaux recyclés, p. ex., de l'asphalte recyclé pour les revêtements des surfaces des rues peu passantes, des matériaux de démolition comme remblai ou encore la fabrication de supports à bicyclettes à partir d'acier de récupération, de bancs à partir de bouteilles de plastique recyclées et de revêtements pour des terrains de jeu à partir de caoutchouc usagé, etc.

En limitant le plus possible la largeur des rues, le reste de l'emprise peut servir de zone tampon.

Citerne

Annexe 9 : Lignes directrices sur l'esthétique urbaine – Viabilité des aménagements 2

Patrimoine culturel

Patrimoine bâti

Lignes directrices :

Les principes suivants devraient s'appliquer, dans l'ordre indiqué, aux structures reconnues comme étant des éléments d'importance du patrimoine bâti :

- si possible, préserver et restaurer (ou réhabiliter) sur place toute structure reconnue comme étant un élément d'importance du patrimoine bâti, en vue de la poursuite de son utilisation existante ou d'une utilisation nouvelle, mais compatible;
- sinon, la réinstaller ailleurs dans la même zone, dans un cadre et un contexte similaires;
- si la réinstallation s'avère impossible, documenter la structure et les difficultés associées à sa réutilisation, puis incorporer ses éléments d'importance, qu'il s'agisse de matériel ou autre, dans un nouvel aménagement au sein de la même zone.

Pour de plus amples renseignements sur le Plan d'aménagement du centre de Pickering proposé, veuillez visiter le site Web de l'Équipe chargée de l'échange de terrains dans le nord de Pickering à l'adresse :

www.mah.gov.on.ca/userfiles/HTML/nts_1_6592_1.html

Si vous avez des questions ou si vous désirez faire des observations au sujet du Plan d'aménagement du centre de Pickering proposé, n'hésitez pas à communiquer avec l'Équipe chargée de l'échange de terrains dans le nord de Pickering, dont les coordonnées sont les suivantes :

Équipe chargée de l'échange de terrains dans le nord de Pickering
Ministère des Affaires municipales et du Logement
Division de la planification et de l'aménagement du territoire
777, rue Bay, 3e étage
Toronto (Ontario) M5G 2E5

Tél. : 416 585-6366
Téléc. : 416 585-7305

Courriel : northpickering.landexchange@mah.gov.on.ca